



2

Afgiftekantoor: Oostende X

34° jaargang - nr. 222 - 34° année - n° 222
december 1989

M918

NEPTUNUS

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime bimestrielle

Shell Marine Lubricants



Shell Marine Service Worldwide

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

december 1989
décembre 1989

LID
fppb
MEMBRE

34^e jaargang nr 2
34^e année no 2

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Direkteur van het tijdschrift
R. Van Ransbeek

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
Ch. Theys

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 806 666

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
400 F gewoon - normal
600 F steun - soutien
850 F ere - honneur
20 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer

Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire:

N. Naert-Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

J. Arys, E. De Grieck, A. Devreese, J.-B. Dreesen, Ch. Freys, G. Gouwy, A. Jacobs, C. Jacobs, J.-C. Liénart, E. Pouillet, H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, D. Van Parijs

inhoud sommaire

muiterij in het jaar 1745 door julien verhaeghe	3
woorden uit de zeemanskist - koopvaardijsschepen door oppermeester (i.r.) j.b. dreesen	9
dans les mers du sud-est asiatique... la piraterie existe toujours par j.m. de decker	11
de zee en de kunst - franck mortelmans 1898-1986 door norbert hostyn	17
maritiem panorama vlaamse kustscheepswerven starten overlevingsoperatie door henri rogie	21
les mémoires de schpountz chien de marine, mascote sur les navires de la force navale, part II	27
heurs et malheurs d'un «croiseur sous-marin» la destinée guignarde du géant «surcouf» par le lt. colonel hre paul eygenraam	31
info-marine un nouveau chef d'état-major de la force navale: le vice-amiral j. de wilde de nieuwe stafchef bij de zeemacht: vice-admiraal j. de wilde	33
info-reserve in memoriam le cpf hre roger planchar par le lt. colonel hre paul eygenraam	40
in memoriam kapitein-ter-zee (i.r.) j.c. bötting door 1mc e. van haverbeke	40
bevelsoverdracht... bij de ibis door 1mc e. van haverbeke	41
boutique neptunus - neptunus winkeltje	47

SIEMENS



De nieuwe mobilfoon van Siemens: een pluim, ook voor het gewicht!

Met z'n 2,2 kg zou de nieuwe mobilfoon van Siemens inderdaad niet misstaan op de motor. Maar eigenlijk heeft die hanteerbaarheid een heel andere bedoeling.

De N42 is ontworpen voor inbouw in de wagen. Kompakt dus, om u alle ruimte en dus bewegingsvrijheid te laten. Maar ook erbuiten zult u de geringe afmetingen waarderen. De nieuwe mobilfoon van Siemens is immers een overal-telefoon, en dan is kompaktheid letterlijk "meegenomen". Zodat u altijd bereikbaar blijft, en goed!

Want natuurlijk heeft Siemens in die licht-draagbare (amper 2,2 kg) en mooi ogende behuizing het beste van zijn technologisch kunnen gestopt. Zowel qua bedieningscomfort als qua reikwijdte, oproepnelheid en spraakwaliteit.

In de wagen handsfree telefoneren, uw elegante mobilfoon meenemen op weekend,... alle wegen staan open voor u, ook op de motor.

Siemens N.V.
Charleroisesteenweg 116
1060 Brussel
Tel.: 02/536.21.11



Siemens mobilfoons. Daarover valt altijd te praten.

Muiterij in het jaar 1745

door Julien VERHAEGHE

Op 22 december 1744 vertrok de barkentijn «de Prince Charles van Lorreijnen» uit de haven van Oostende voor een kaaptocht van drie maanden onder bevel van kapitein Daniel Lindersen, «uitergerust ten oorloghe teghen de vijanden van Haere Majesteijt de Coninghinne van Hongarijen ende Bohemen».

Op 29 maart 1745 begon vóór het Schepencollege van de stad Oostende op bevel van zijn excelentie graaf van Keunitz-Pittberg, het proces over de muiterij voorgevallen op dit schip op 26 februari. Uit de tijdens het onderzoek afgelegde verklaringen van kapitein en bemanning kon volgend verhaal samengesteld worden.

Tussen 22 december en eind januari is het schip tweemaal, waarschijnlijk gedwongen door storm, moeten binnenlopen in een Engelse haven. Kort vóórdien werd een eerste schip gekaapt, want op die datum liep de vangst, een fluitschip, met een prijsbemanning onder bevel van de derde stuurman, Adriaen Meerlinck, binnen in de haven van Oostende.

Op 13 februari dwong een zware storm «de Prince Charles van Lorreijnen» binnen te lopen in de haven van Oostende. De bemanning die, na bijna twee maanden op zee, weer van huis en landleven kon genieten, was niet erg geneigd om weer zee te kiezen, zodanig dat kapitein Lindersen op 20 februari zijn officieren en bemanning moest aanmanen om weer aan boord te komen.

Een paar dagen vóór 25 februari werden, onder toezicht van bootsman Anthone Lindersen en kwartiermeesters Gilles Micke en Martinus de Vloo, de vaten met drinkwater gevuld bij het Waterhuis. Toen kapitein Lindersen kwam controleren ontstond er een misverstand. De mannen dachten dat de kapitein zei dat de kaaptocht gedaan was, dat men mocht tevreden zijn met het gekaapte fluitschip dat een goede prijs had opgebracht, en dat hij zelf wenste dat hij er van af was. Tijdens zijn verklaring vóór de rechters ontkende de kapitein dat, en verklaarde gezegd te hebben dat er nog 24 dagen moest gevaren worden.

Op 24 februari deed reder Andreas Lantsweert «clincen» door de stad dat de bemanning moest aan boord komen; als men hieraan gevolg gaf zei kapitein Lindersen dat ze weer naar huis mochten en pas 's anderendaags vroeg aan boord moesten zijn. het schip verliet de haven op donderdag 25 februari om zeven uur 's morgens, maar liet op de rede het anker vallen en bleef liggen.

Op de morgen van de 26e februari lag het schip nog steeds voor anker, bij een kalme zee en een lichte O.Z.O.wind als een driemaarsch fluitschip genaamd «de Groene Lijnbaan» uit Rotterdam, «gezien» werd. Daarop ontstond een meningsverschil. Kapitein Lindersen

beweerde dat het schip voor anker lag, de officieren beweerden dat het onder klein zeil koers zette naar de haven van Oostende.

De kapitein laat toch «overal» roepen om jacht te maken om te zien of het een vijandelijk schip is; de officieren en de bemanning weigerden, zeggend dat hun kaaptocht beëindigd is, alhoewel kapitein Lindersen er nogmaals op wees dat men nog 24 dagen moest varen. De bemanning bleef weigeren, roepend dat al ware het een vijandelijk schip ze het niet meer zouden nemen, meer zelfs, dat moest er een schuitje met enkel zes roeiers komen, ze hun eigen schip zouden laten buit maken.

Daarop heeft luitenant Michiel Suijs het anker doen lichten om naar huis te varen, zonder dat kapitein Lindersen zich daartegen heeft verzet. Hij is naar zijn kajuit gegaan, en heeft tegen luitenant Suijs gezegd «Als gij absoluut wilt binnenlopen moet gij haast maken, want de tij is aan 't verlopen».

Wat later heeft de kapitein zijn officieren in zijn kajuit geroepen om hen te verwittigen dat hij alles heeft doen optekenen in het scheepsjournaal, en heeft het hun doen voorlezen. Vervolgens heeft hij aan elk een glas brandewijn gegeven en hen nogmaals gewaarschuwd voor wat zij deden.

Luitenant Suijs heeft daarop geantwoord «Al wat gij geschreven hebt is allemaal hetzelfde, en ik zal mij ernaar gedragen».

Daarna is hij aan dek gegaan, heeft tweede stuurman Philippus Gillegodt aan het stuurrad gezet, en is rond 9 uur 's morgens met het schip binnengelopen.

Toen scheepskok Thomas de Rijcke aan de kapitein ging vragen of hij de bemanning moest eten geven, antwoordde deze «vraag het aan Suijs, want ik ben geen meester meer».

Het schip is de haven binnengelopen met kwartiermeester Gilles Micke aan het roer. Eenmaal binnen is luitenant Suijs aan de kapitein, die nog steeds in zijn kajuit was, gaan vragen waar hij het schip moest meren, en wat hij wilde dat ermee zou gedaan worden, waarop hij als antwoord kreeg «leg het waar gij wilt want ik ben geen meester meer, gij hebt mij het commando ontnomen». Daarop heeft luitenant Suijs het schip doen vastleggen bij de ponton bij het wachthuis, en heeft het overgegeven aan de loodsen zeggend «bewaart het wel opdat er geen ongeluk zou komen».

Direct daarna is kapitein Lindersen, vergezeld van zijn schrijver Emanuel Willems, en de scheepsdokter Nicolas Saccasijn, de twee enige die geen deel hadden in de muiterij, aan wal gegaan en heeft zich onmiddellijk naar de Admiraliteit begeven om klacht in te dienen.

Toen luitenant Suijs dit gewaar werd, is hij met de rest van de bemanning ook aan wal gegaan. Hij werd er al opgewacht door Emanuel Willems, die verklaarde dat zij ook naar de Admiraliteit moesten komen. Eenmaal daar mocht enkel luitenant Suijs en de drie stuurlieden binnen; de rest van de bemanning moest wachten op de gang en op de achterplaats.

Nadat aan de vier officieren het boordjournaal van 25 en 26 februari was voorgelezen, werd hun gevraagd of zij bewust waren van de «grootheijt van de misdaet die sij be-gaan hadden bij pure muijtmoeckerij ende oproer van jeh-gens den wille van den capiteijn binnen deze haven te com-men».

Toen hen gevraagd werd wie de aanstokers waren van de muite-rij, antwoordde luitenant Suijs dat er geen sprake kon zijn van muite-rij vermits hun kaaptocht beëindigd was, en dat iedereen aan boord het daarmee eens was.

Daarop werden de vier officieren bevolen te wachten in een andere kamer, terwijl de rechter en de kapitein over-leg pleegden. Dit stond Suijs niet erg aan, en korte tijd na-dien kwam hij aan de deur roepen «Zeg, maak er een ein-de aan, wij hebben nog niet gegeten». Dit viel natuurlijk niet in goede aarde bij de rechter, die hem streng vroeg wat hem bezielde, en wat hij wilde, waarop Suijs «arrogan-telijck» antwoordde «Ik kom zien of het hier nog niet ge-daan is, en of wij niet weg mogen gaan».

Toen heeft de rechter hen alle vier door soldaten van de hoofdwacht naar de gevangenis doen leiden. De rest van de bemanning, dit ziende, is beginnen roepen «wij willen allemaal onze officieren volgen, en gaan waar zij gaan», en «continueerden hun vloecken ende schreeuwen, alte-mael dansende ende springhende», zijn zij, samen met hun officieren binnen in de gevangenis gelopen «als dollen rae-sende ende tierende».

Eenmael dat gans de bende in het gebouw was hebben zij de cipier verplicht om naer de rechter te gaan om eten te vragen, dreigende van als dit niet gebeurde, zij de deur

zouden instampen en weer weg gaan, nadat zij de «pe-rucke van den cipier souden vernestelt hebben».

De cipier, die er alleen voorstond, is weggelopen naar de hoofdwacht en teruggekomen met twaalf soldaten, en heeft geprobeerd hen daarmee in de cellen te krijgen. Dit lukte niet, en de mannen riepen treiterend in koor «Wij willen er niet in gaan, wij zult daarvoor nog meer soldaten nodig hebben, loopt, haalt er maar meer».

Eindelijk is de kapitein van de hoofdwacht gekomen met meer soldaten, die hen met stampen en stokslagen in de cellen gekregen hebben.

De ganse bemanning bleef opgesloten van 26 februari tot het begin van het proces op 29 maart. De verhoren, waar-bij ieder lid van de bemanning werd ondervraagd, duur-den tot 6 april. Op 22 april was er een confrontatie tussen kapitein Lindersen en zijn officieren. Op 7 mei werd de straf-eis ingediend.

Op 19 mei werd reder Andreas Lantsweert opgeroepen; hem werd gevraagd of vóór het vertrek de penanale arti-kelen van de krijgswet werden voorgelezen.

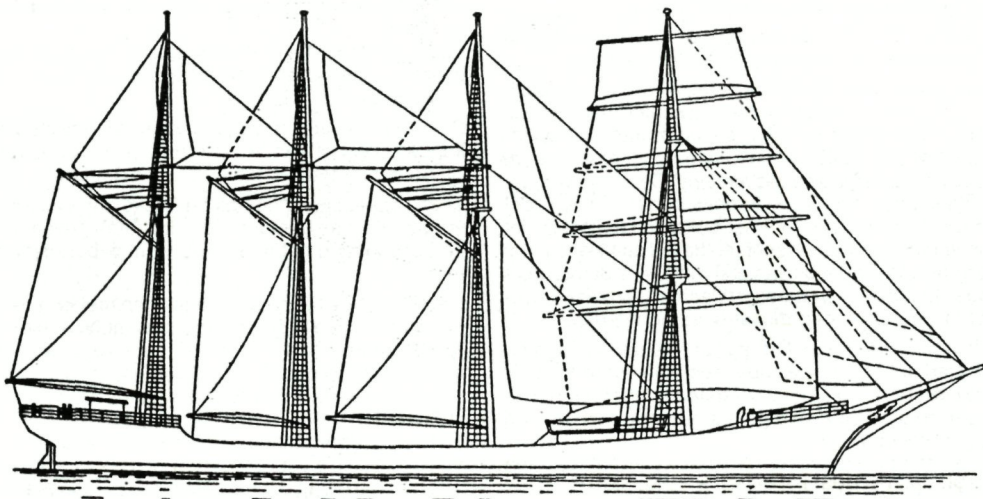
Reder Lantsweert moest erkennen dat dit niet gebeurd was. Ook kapitein Lindersen moest dit toegeven en verklaren dat de mannen bijgevolg niet ingezworen waren. Daarop werd de lagere bemanning vrijgelaten. Ook de lagere offi-cieren werden, na berisping, uit de gevangenis ontslagen.

Eindelijk werd op 21 mei luitenant Michiel Suijs, na «een strict vermaen», uit de gevangenis vrijgesteld.

(Tijdens zijn laatste ondervraging op 19 mei werd kapitein Daniel Lindersen vermeld als zijnde kapitein van een snauw, dus een veel kleiner schip dan zijn voorgaande, teken van degradatie?)

De bemanning van de «Prince Charles de Lorreijnen» bestond, naast de kapitein en zijn luitenant uit 3 stuur-lui, 1 bootsman, 1 scheepsman, 1 constabel, 1 ca-ve, 1 bottelier, 1 kok, 1 timmerman, 4 kwartiermeesters, 17 matrozen, 2 koksmaatjes, 4 volontairs, 5 oplopers.

Bron: R.A.B., Register Brugsche Vrije no 17.170, Proces-sen Crimineel voor de Schepenbank van Oostende.



Ecole de Marine d'Ostende

Par le Capitaine de Frégate (hre) Henri ANRYS

Le Capitaine de Frégate(hre) Henri ANRYS, auteur des « Belges dans la Bataille de l'Atlantique » et de l'histoire de la section belge de la Royal Navy « Congé pour Mourir », a dépouillé les archives du Dépôt des Equipages (1917-1919), et du « Corps des Torpilleurs et Marins » (1919-1927) récupérées il y a peu à Londres où elles avaient été emmenées par les services anglais après leur découverte en Allemagne. Il en a publié la substance dans les Neptunus de juin 1984 et d'octobre 1984.

Dans ce numéro, M. ANRYS publie un aperçu de l'histoire de l'Ecole de Marine qui a succédé au Corps des Torpilleurs et Marins de 1930 à 1940 et qui a notamment utilisé deux de ses anciens torpilleurs.

Cet article est le résultat du dépouillement de kilogrammes de papiers des archives de l'Administration de la Marine de l'Etat.

La reprise des torpilleurs du CTM

Le 31 mars 1927, le Corps des Torpilleurs et Marins a été supprimé et mis en liquidation progressive pour disparaître totalement en 1930.

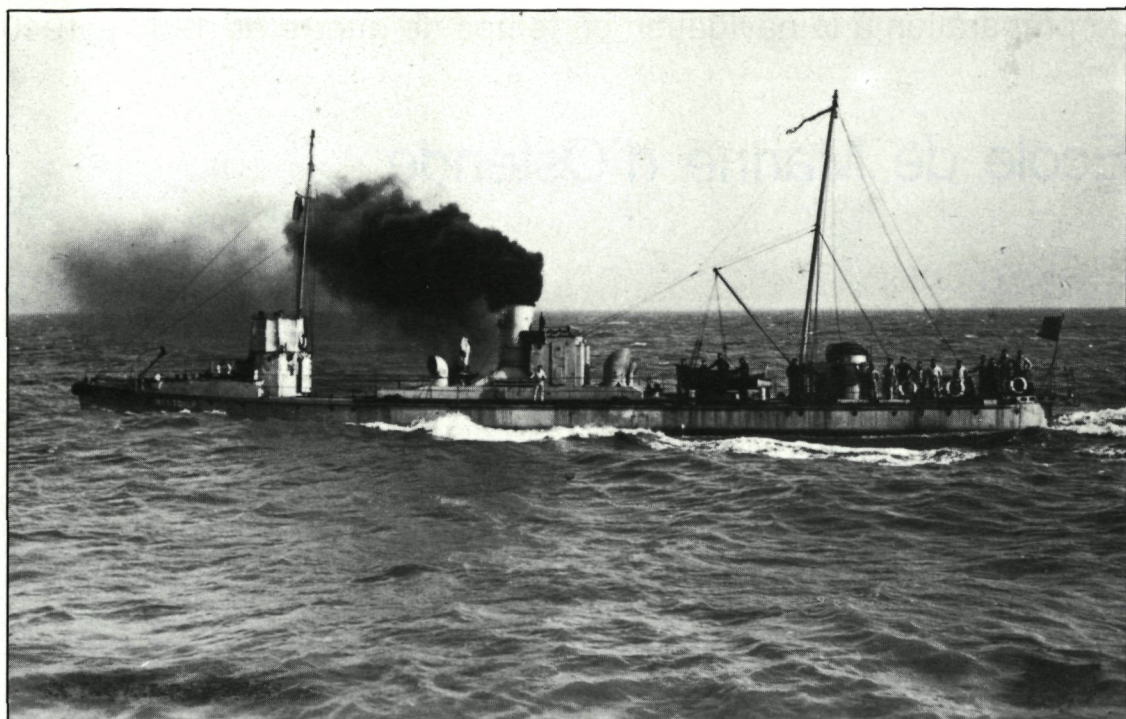
Le Directeur Général de la Marine, Monsieur de GERLACHE, envisage la création d'un organisme préparant l'organisation maritime de la Belgique en temps de guerre. Il constitue une commission de 4 membres « chargée de l'étude de la formation des gens de mer à leur mission en temps de guerre ». Son président est le Colonel CORNELLIE et le secrétaire le 1er Lieutenant COUTEAUX.

Le Colonel CORNELLIE fut le commandant des « Services Maritimes Militaires » en 1914-1918 et, en tant que tel, il commanda la Base Maritime de Calais et le Dépôt des Equipages qui se mua après la guerre en Corps des Torpilleurs et Marins. Le 1er Lieutenant COUTEAUX avait servi d'instructeur et de commandant de l'escadrille des vedettes au CTM à Bruges et était en disponibilité pour raison d'aptitude physique au service des malles (problèmes oculaires).

Le 20 juillet 1929, la Commission conclut à la création d'une Ecole de Marine, qu'elle propose d'établir à Nieuport mais qui le sera en réalité à Ostende et établit un budget de 568.000 francs basé notamment sur 40 sorties d'un grand torpilleur à 2.640 francs de mazout par sortie et 20 sorties d'un petit torpilleur à 520 francs de charbon par sortie. C'est ainsi que le schéma de base retient une flotille de deux anciens torpilleurs du CTM.

Le 19 octobre 1929, le Conseil des Ministres marque son accord pour créer une Ecole de Marine et pour la cession des torpilleurs du CTM à l'Administration de la Marine à charge d'en assumer les frais de gardiennage à partir du 1 janvier 1930 pour lesquels un budget de 340.000 francs est alloué.

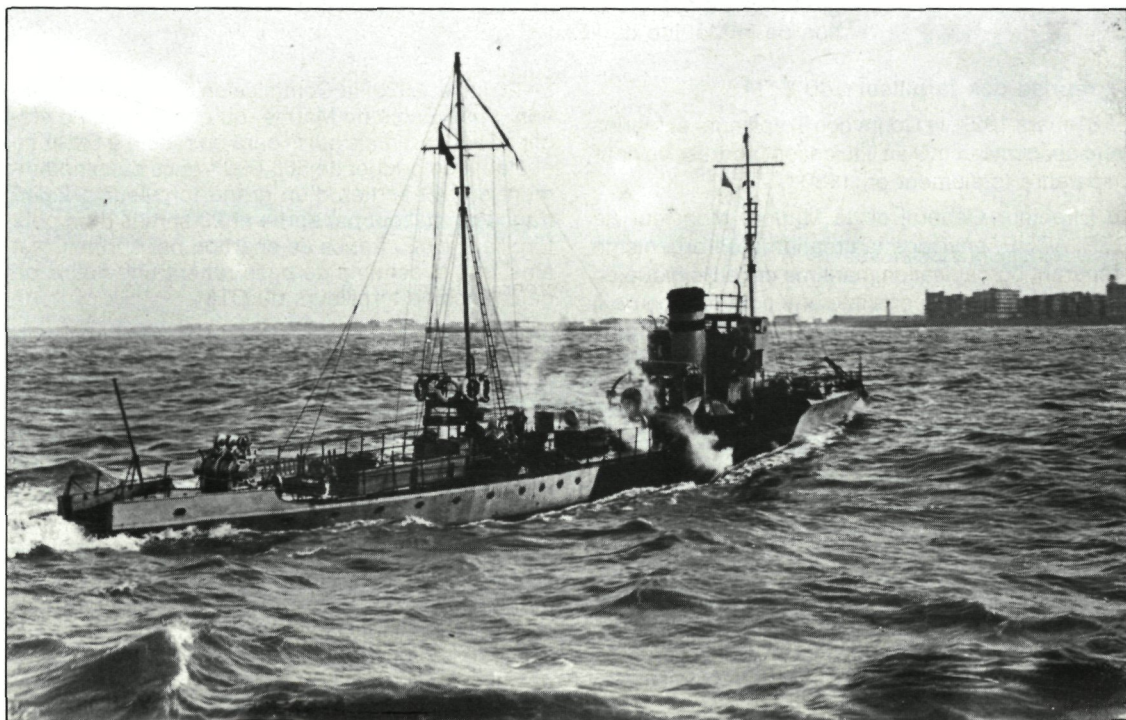
Le 7 novembre 1929, le 1er Lieutenant COUTEAUX et l'ingénieur en chef VERVACK reçoivent l'ordre de se rendre à Bruges chez le Colonel FABRY et de reprendre les dix torpilleurs du CTM pour les ramener à Ostende. Une équipe de 3 matelots pont et 3 matelots machine en assurera la garde à Ostende le jour. Deux hommes du pont et un de la machine suffiront la nuit. Le premier noyau sera de neuf hommes.



▲ De Westdiep



De Wielingen ▼



Le 20 décembre 1929, le Directeur Général de GER-LACHE décide de surseoir au passage du Lieutenant COUTEAUX devant la Commission des Pensions où l'appelait son indisponibilité pour faiblesse de vue, étant donné qu'un poste sédentaire pourra lui être attribué dans l'Ecole de Marine à créer.

Le 8 février 1930, le Ministre de la Défense, Monsieur de BROQUEVILLE met à la disposition de la Marine les torpilleurs et neuf sous-officiers qui les gardaient et étaient à cette fin maintenus en subsistance au 13^e régiment d'artillerie de Bruges. En septembre, il sera donné le choix aux intéressés de passer à l'Ecole de Marine ou de rallier l'Armée, ce que 7 d'entre eux feront le 1 janvier 1931.

Le 24 février 1930, l'inventaire est terminé. Le Lieutenant COUTEAUX rend compte que le «A42» et le «A43» ou A24 du CTM, futur Wielingen et le «A9» sont en état de naviguer. Les *Wielingen* et *West diep* sortiront d'ailleurs les 7 et 9 septembre 1930 avec deux officiers des malles, huit matelots et cinq mécaniciens de l'Ecole de Marine et neuf sous-officiers du Corps des Torpilleurs et Marins prêtés par l'Armée.

L'Ecole de Marine est créée

Dans l'entretemps, l'Ecole de Marine a été officiellement créée le 29 juin 1930 pour fonctionner le 1 janvier 1931.

Elle comprend trois Divisions dont deux, moyenne et inférieure, forment du personnel subalterne. La Division supérieure forme les officiers brevetés et sous-officiers au temps de guerre. Le programme portera surtout sur les armes: canons, torpilles, mines et la signalisation. Le Lieutenant COUTEAUX est nommé Commandant-Directeur et le cadre comprendra en outre sept officiers pont et machine et administratifs, treize quartiers maîtres et matelots et six professeurs. Pour les deux postes de lieutenants instructeurs, douze candidats dont sept capitaines au long cours se présenteront. Un sous-officier du CTM invalide de guerre, DAVID, est nommé professeur d'artillerie et de gymnastique. Il sera plus tard le commandant du Dépôt DEMS à Liverpool. Les élèves porteront un uniforme avec un insigne distinctif selon les divisions. La division inférieure accueillera les élèves de 14 ans pour un écolage de quatre ans tandis que l'accès à la division supérieure est réservé aux officiers ayant 18 ans au minimum.

En octobre 1930, les *Wielingen* en *West diep* sont en ordre et une adjudication pour un nouveau bâtiment qui coûtera 1.296.853 francs, est faite le 4 mai 1931.

L'Ecole de Marine et le garde pêche

En 1931, l'Ecole prend sa vitesse de croisière. Le 12 mars 1931, le cutter à voile du pilotage «*Stroombank*» est mis à la disposition de l'Ecole.

Le 3 avril, le navire école «*Princess Elisabeth*» est aménagé pour l'Ecole.

Le 30 avril, le principe d'une priorité d'engagement à l'Etat pour les marins diplômés de l'Ecole est accepté.

Le 22 octobre, le nombre des admissions est fixé selon les besoins des vacances à combler.

Le 30 octobre, le garde pêche «*Zinnia*» est rattaché à l'Ecole de Marine. Celle-ci gère ainsi la police des pêches avec ses trois ex-navires de guerre.

En 1931, les torpilleurs font vingt sorties d'instruction et cinquante de garde pêche. Ils appareillent vers 9 heures et rentrent vers 17.30 heures.

Le 8 juin 1932, l'Ecole est chargée des commandes des uniformes pour les matelots. L'équipage de l'Ecole de Marine monte seulement à bord pour les sorties. A quai, les torpilleurs sont normalement gardés par six hommes.

Le garde pêche

A part les torpilleurs, la surveillance des pêches était assurée par le «*Zinnia*». Le *Zinnia* était un ancien sloop de 1.200 tonnes de la classe construit en série par la Royal Navy durant la guerre 1914-1918 et acheté en 1920 sans son armement. Annoncé avec un équipage de septante sept hommes, il en eut plus régulièrement une cinquantaine d'hommes. Le bâtiment n'était pas armé au point qu'un navire français lui envoie un jour le message «Etes-vous vraiment un navire de guerre?» Le bâtiment était géré par l'Administration de la Marine et embarquait des passagers pour des missions occasionnelles: des Seascouts, un armateur étudiant un nouvel engin de pêche, le professeur d'histoire naturelle GILSON de l'UCL mais, par contre, refusa catégoriquement l'embarquement de l'avocat général DE RYCKERE en 1925. Celui-ci membre de la Commission de la Marine Militaire avait en effet proposé par économie que le navire soit armé par le Corps des Torpilleurs et Marins. Véritable crime aux yeux du Directeur Général PIERRART qui exprima son opposition sur un ton qui reflète le fossé existant entre la Marine de l'Etat et une marine militaire à cette époque.

« Le *Zinnia* ne peut devenir un moyen d'excursion à bon marché et l'intéressé a embarqué avant guerre (NB de 1914) sur le «*Ville d'Anvers*». Son caractère difficile a été une source de difficultés pour les officiers de ce navire. En outre, la mission de la Commission est limitée à la défense du littoral belge et il n'y a que Monsieur DE RYCKERE pour vouloir créer un navire de guerre qui sortirait de nos eaux littorales...

Comme d'autres (Monsieur HENNEBICQ, etc...), Monsieur DE RYCKERE rêve d'une marine de guerre poursuivant le rattachement du *Zinnia* au Corps des Torpilleurs et Marins comme première étape de leur programme. C'est là leur but avoué que je me proposais de combattre à la Commission.

Le *Zinnia* était en effet resté tout à fait civil et soumis aux contrôles des Kristen Syndikaat van Staatsbedienden en Werklieden quant à la composition insuffisante de l'équipage ou des conflits avec les officiers. Lorsque le *Zinnia* ne navigue pas, son équipage, qui est interchangeable, passe aux paquebots et il reste quatre gardiens à quai. A partir de 1931, les deux pionniers de la RNSB, BILLET et JONCKHEERE y serviront avec le 1^{er} Lieutenant TER-

MOTTE qui sera le recruteur des volontaires à la Régie de la Marine à Londres de 1940 à 1945.

La session 1933-1934 se clôture par douze diplômes dans la section supérieure et vingt-cinq dans les deux autres.

A partir de 1938, les élèves de la section inférieure sont embarqués sur le *Zinnia* comme matelots auxiliaires pour leur 3e année.

Le rôle de la Marine

Le 15 février 1934, un Arrêté Royal crée le rôle de la Marine regroupant les diplômés de l'Ecole ainsi que les marins ayant une certaine expérience et qui en feraient la demande afin de créer une réserve qui avait manqué en 1914. Les enrôlés portent une couronne au bas de la manche et ont une priorité pour les emplois à l'Etat.

L'inscription est décidée par un Conseil du Rôle, composé de seize membres dont quatre matelots ou machinistes et un armateur.

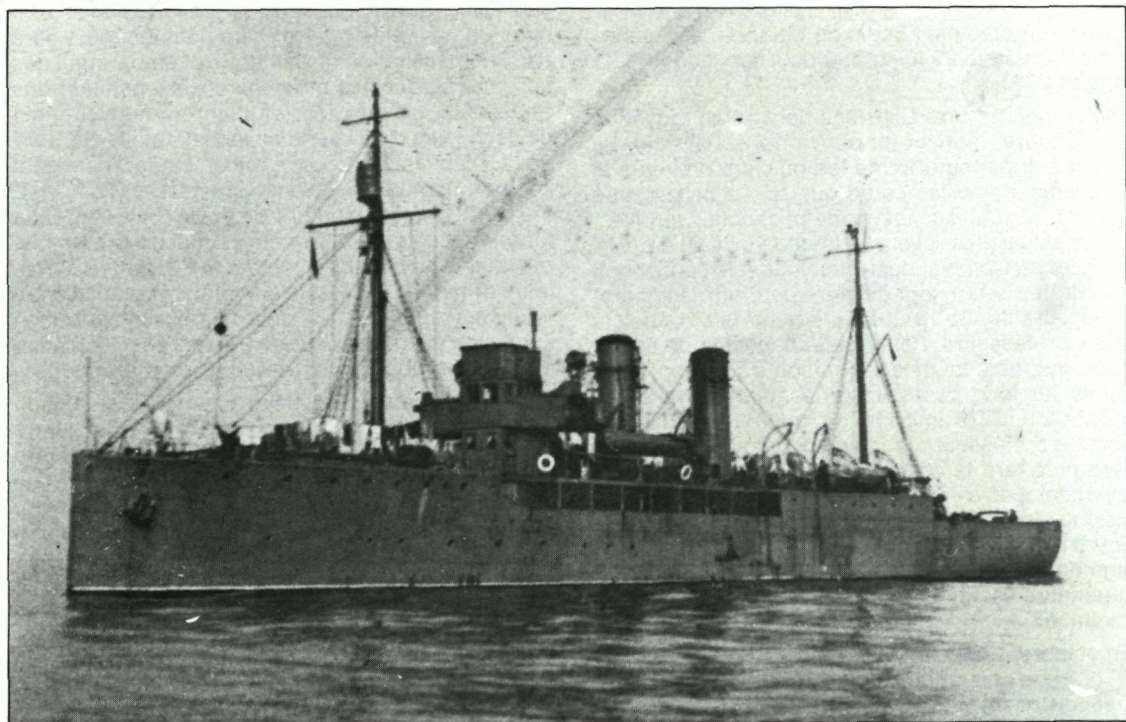
En fait, ce Rôle ne jouera aucun rôle en 1940 et

l'Armée mobilisera les inscrits sans se préoccuper de leur appartenance à la réserve maritime. Depuis 1938, le major de CARPENTRIE avait été chargé de créer, sans aucune coordination avec le Conseil du Rôle, un Dépôt des Equipages où il puisera les marins mobilisés destinés au Corps de Marine.

La fin

Le 17 octobre 1939, une note du Directeur Général, Monsieur DEVOS, signale que les cours sont inchangés. Mais le *Zinnia* est retiré du service pour une période indéterminée. On sait qu'il tombera aux mains des Allemands comme les deux petits torpilleurs.

En 1942, COUTEAUX et le Lieutenant DEWESPELAER cesseront leurs fonctions, l'Ecole sera fermée en février 1944 puis réouverte à la libération sous la direction du Commandant COUTEAUX mais ne gardera plus que sa fonction de formation, la création d'une Force Navale ayant enlevé à l'Ecole de Marine sa mission militaire.



Le garde pêche ZINNIA



Koopvaardijschepen

Door Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen

Het is voor elke marineman belangrijk dat hij in tijd van vrede enige kennis opdoet omtrent het herkennen van schepen, behorende tot de koopvaardijvloot. Dit houdt verband met het goed kunnen verrichten van zijn taak in tijd van oorlog, waarin hij de koopvaardij moet kunnen beschermen en waarin hij kan worden aangewezen om als PRIJS-BEMANNING dienst te doen.

De hoedanigheden van de koopvaardijschepen in de wereld zijn te vinden in een jaarlijks verschijnende boek «Merchant ships» of in de «Lloyds Register of Shipping». Op zee gebruikt men, om de herkomst van een schip na te gaan, veelal het boekje «Brown's flags and funnels».

Als wijzer worden kleuren en merken van de schoorstenen hierin opgenomen.

Een kwart eeuw geleden had de zeevarende nog weinig of geen moeite om de schepen van de kleine en grote handelsvaart thuis te brengen. Het gros van de schepen dat hij op zijn weg ontmoette behoorden tot het type van MAIL- of PASSAGIERSSCHEPEN, VRACHTSCHEPEN, ERTSTANKERS en TANKERS. VRACHT-PASSAGIERSSCHEPEN (of CARGO-MIXTE zoals ze wel eens genoemd werden) leverden in de herkenning wel enige moeite op, evenals de KOELSCHEPEN en de FRUITSCHEPEN.

Het kleinere grut zoals de KUSTVAARDERS, KANAALBOTEN en SLEEPBOTEN waren door hun specifieke vorm en grootte gemakkelijk te onderscheiden van de rest. BE-TONNINGSVAARTUIGEN, KABELLEGGERS, IJSBREKERS, WALVISSCHEPEN en BAGGERMOLENS ontmoette men uitzonderlijk en stelden dan wel enige problemen.

Maar ook in deze sector is men gaan specialiseren. Bij de vroegere KABELLEGGERS hebben zich de PIJPENLEGGERS gevoegd. Momenteel plant men de aanleg van een pijpleiding tussen Noorwegen en Zeebrugge, dat vraagt uiteraard een speciale uitrusting en speciale schepen. Met de petroleumexploitatie op zee kwamen de BOOR-SCHEPEN, DUKSCHEPEN en ONDERHOUDSSCHEPEN.

De bouw van grote havens en in alle mogelijke hoeken van de wereld bracht naast de BAGGERMOLENS, de SNIJKOP of CUTTERZUIGERS en de SLEEPHOPPEZUIGERS of SLEEPZUIGER in het gelid.

Om in een minimum van tijd wrakken of wrakstukken uit een vaarwater te lichten bouwde men KRAANSCHEPEN.

Men ging schepen voorzien van een of meer laadopeningen in de staande huid, waardoor de lading aan boord kon worden gereden en noemde ze RIJ OP - RIJ AF schepen (RO-RO schepen van het Engelse ROLL ON - ROLL OFF) De oudste vorm van Rij op - Rij af is het PONTVEER dat reeds in de middeleeuwen werd gebruikt om paarden en ruiters over te zetten. Het Rij op - Rij af schip voor vrachtovervoer werd ontwikkeld uit de verschillende soorten lan-

dingsschepen die tijdens de tweede wereldoorlog ontworpen, gebouwd en gebruikt werden.

Ook in de tankers begon men te diversifiëren. RUWE OLIE-TANKERS (Crude-oiltanker) zijn het grootst in aantal en laadvermogen. Indien ze groter zijn dan 60.000 DWT noemt men ze MAMMOETTANKERS.

PRODUKTENTANKERS vervoeren de afgewerkte producten van de olieaffinaderijen. Zelfs daar is nog een verschil in. Spreekt men over ZWARTE producten dan gaat het over het vervoer van stookolie en asfalt. WITTE producten daarentegen zijn benzine en petroleum. Om reden van veiligheid zijn deze laatste niet groter dan 30.000 DWT.

CHEMICALIËNTANKERS vervoeren halfproducten uit de chemische industrie zoals stoffen voor de fabricage van kunstmest, plastics, geneesmiddelen, cosmetics en voor de papierindustries.

Een afzonderlijke reeks vormen de tankers voor eetbare oliën zoals olijfolie, palmolie, kokosolie en traan. Hierbij voegen zich de tankers voor molassen, wijn en water.

Een nieuw soort tanker dat tot ontwikkeling kwam is de DUOKLEENTANKER. Hierin wordt enkel lading vervoert in de middentanks, terwijl de kleinere zijtanks uitsluitend worden gebruikt voor ballastwater. Doel is het voorkomen van olieverontreiniging van de zee bij aanvaringen. Een zeer kostbaar scheepstype waarbij men zich de vraag kan stellen of dit ontwerp een lang leven beschoren is.

Een speciaal soort tankers zijn de BULKSCHEPEN of STORTGOEDSCHEPEN die *droge* stortgoederen vervoeren zoals erts, granen en cement.

CONTAINERSCHEPEN vervoeren in speciale laadkisten verpakte goederen. Deze laadkisten zijn meestal 20 of 40 ton en vragen in de havens speciale stockeerruimte en laadinstallaties.

Om ook havens zonder deze speciale laadinstallaties te kunnen aandoen worden sommige van deze containerschepen van een eigen, over de volle lengte van het dek manoeuvrerende laadpost of posten, voorzien. Met hun hoogopgestapelde lading laadkisten en de daarbij boven uitstekende laadinstallatie zijn het in volle zee indrukwekkende mastodonten geworden. Waar er een kwart eeuw geleden spraak was van eerste generatiecontainers, vrachtschepen hiervoor omgebouwd, is men nu reeds aan de derde generatie toe met schepen van 250 meter lengte en snelheden van rond en boven de 20 knopen.

Een aparte plaats op onze wereldzeeën hebben zich de AUTOSCHEPEN verworven. In tegenstelling tot de vroegere autoveerschepen (auto's met chauffeur) vervoeren zij uitsluitend nieuw gebouwde auto's in hun tussendecken. Soms wordt dit soort vervoer gecombineerd met bulk. Schepen van een bijzondere klasse zijn de schepen die zich gespecialiseerd hebben in het vervoer zware ladingen.

gen. Met een uiterst zwaar stuk aan boord, meestal niet meer dan één stuk, varen zij met een beperkte bemanning op de radar en het weerbericht.

In geval van stormmelding zoeken zij een opper tot het grootste geweld voorbij is.

In de GASTANKERS maakt men een verschil tussen de L.P.G.-tankers (Liquefied Petroleum Gas) die butaan of propaangas vervoeren en de L.N.G.-tankers (Liquefied Natural Gas) die aardgas of methaan meehebben.

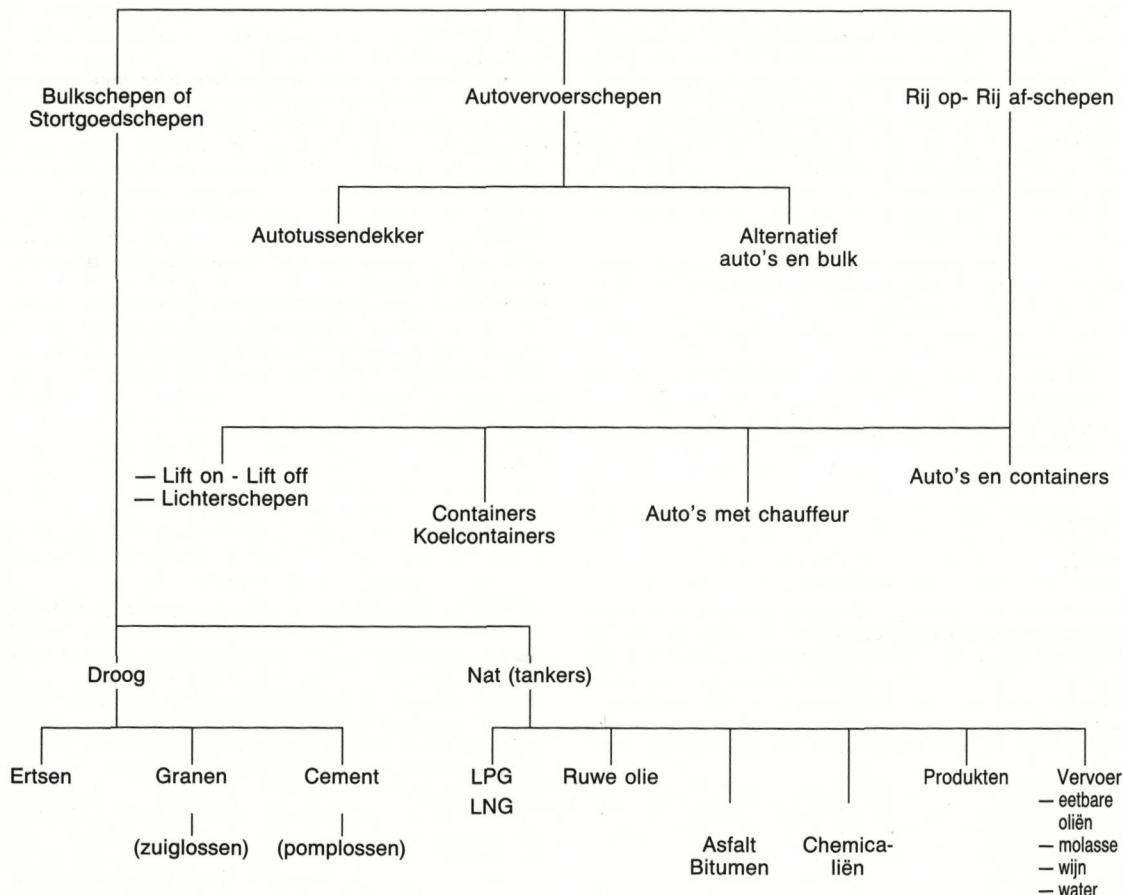
Sleepboten kregen ook een nieuw kleedje en sommige ervan worden gebouwd als BRANDBLUSSLEEPBOOT, terwijl de oudere modellen werden uitgerust met een BRANDSPUIT en een krachtige pomp voor deze laatste.

Waar oorspronkelijk vrachtschepen werden omgebouwd tot VEESCHEPEN kwam ook daar een speciaal scheepstype de vloot verwoegen.

Het DOKLANDINGSSCHIP was oorspronkelijk een landingsschip, uiterlijk met de normale scheepsvorm, doch uitgevoerd als drijvend droogdok met eigen voortstuwing. Waar het oorspronkelijk bestemd was voor het vervoer over grote afstand van landingsvaartuigen doet het thans overal ter wereld dienst als droogdok of reparatieschip voor kleine vaartuigen.

Om deze wandeling doorheen de vele schepen van de kleine en grote handelsvaart te besluiten geven we schematisch overzicht van de voornaamste van deze schepen.

GESPECIALISEERDE SCHEPEN VAN VANDAAG EN MORGEN



Dans les mers du sud-est asiatique...

La piraterie existe toujours

J.M. de Decker

Piraterie est un mot qui n'a jamais cessé d'avoir cours sur l'étendue du Pacifique, en particulier dans sa partie asiatique. Les pirates écumaient les lucratives routes maritimes de l'Asie bien avant que les «China Clippers» et les galions de Manille fassent leur apparition sur la scène. Le métier de criminel de haute-mer n'a pas disparu avec la fin de la marine à voile. Il s'est modernisé et, souvent, est devenu plus cruel que jadis.

Les pirates opérant dans le détroit de Malacca qui, à la «belle époque» mettaient un point d'honneur à laisser la vie sauve à leurs victimes, n'hésitent plus aujourd'hui à tuer. Le développement de la piraterie qui, depuis près de quinze ans, s'exerce au détriment des «boat people» dans le golfe de Thaïlande a rendu inopérants jusqu'à présent les efforts faits pour assurer la police dans les eaux de cette région. Des gangs de pirates, certains comptent une centaine d'hommes, s'attaquent aux navires croisant au large des côtes du Bengla-Desh. Et, pour la première fois depuis la prise du pouvoir par les communistes en 1949, des pirates ont refait apparition le long des côtes chinoises.

Voilà ce qu'on peut lire dans un ouvrage, intitulé «Piraterie en Mer», publié récemment par l'International Maritime Bureau, de Londres, un organisme qui recense tous les incidents violents dont la mer est le théâtre. Verdict de l'I.M.B.: «L'Asie du Sud-Est est la zone de croissance de la piraterie maritime... La mer y est, toutes proportions gardées, une jungle truffée de malfaiteurs où l'on se fait détrousser, voire tuer dans tous les coins». Comme au temps des Frères de la Côte.

Les objectifs et les méthodes des écumeurs de mer d'aujourd'hui sont variés. Les pirates thaïlandais qui, en dehors des heures qu'ils consacrent à la chasse aux «boat people», travaillent pour la plupart comme simples pêcheurs, sont les plus rusés; ils utilisent un équipement ultra-sophistiqué qui leur permet d'écouter les communications radio des patrouilles de police et de s'écarter de leurs zones d'opération. Ceux qui opèrent en mer de Sulu, au nord de Bornéo, se comportent plutôt en «mafiosi»; ils rançonnent les pêcheurs de la région en leur «offrant» leur protection moyennant une redevance d'environ 100 dollars par mois et par bateau. Les rebelles philippins se financent par la piraterie pour assurer la poursuite de leur lutte contre le gouvernement de Mme Aquino. Mais pour les uns comme pour les autres, finalement, tout ce qui flotte sur mer, que ce soit un yacht de plaisance, un porte-conteneurs ou un simple ferry, est considéré comme gibier en puissance.

Les «boat people»

Au premier rang des victimes des pirates, tant par leur nombre que par la cruauté du traitement qui leur est réservé, bien entendu: les «boat people».

neptunus - septembre - septembre 1989

Combien de fois n'a-t-on pas lu dans la presse des récits de ce genre:

— «Une embarcation remplie de réfugiés vietnamiens a été attaquée par des pirates thaïlandais dans le sud de la mer de Chine, au large des côtes de la Malaisie. Les trente cinq hommes qu'elle contenait ont été massacrés et leurs cadavres jetés à la mer. Après quoi, pour faire bonne mesure, la vedette rapide des pirates passa, à plusieurs reprises, sur les corps flottants. Les rescapés, des femmes et des enfants ont été emmenés par les pirates. Deux jeunes garçons, blessés et jetés par dessus bord ont, après avoir réussi à regagner leur embarcation, été sauvés par les ouvriers d'une plate-forme pétrolière proche...»

«Cent trente réfugiés vietnamiens... ont été massacrés en mer de Chine par des pirates. Le seul rescapé, un jeune homme de 22 ans, n'a survécu qu'au prix d'une épouvantable odyssée: il a dérivé pendant vingt-neuf heures, désespérément accroché à un «radeau» constitué par les cadavres de trois de ses compagnons, avant d'être recueilli par une autre embarcation chargée de «boat people» et d'échouer finalement sur les côtes de Malaisie. Sept pirates, armés de fusils et de gourdins, avaient attaqué l'embarcation, deux jours après qu'elle ait quitté clandestinement le Vietnam. Ils enfermèrent les hommes dans la cale, avant de violer les femmes et les fillettes, dont une enfant de 12 ans. Ils mirent ensuite le feu au bateau, forçant tous les occupants à se jeter à la mer. Non contents de cela, ils ont assommé ou abattu quiconque cherchait à s'accrocher aux débris...»

La ruée des «boat people» aux échelles de corde d'un navire sauveteur.





Ainsi se présentent les embarcations de réfugiés vietnamiens qui se risquent en mer de Chine. Elles sont si surchargées que toute manoeuvre est pratiquement impossible et que le moindre caprice de la météo les menace. Sans parler des pirates.

«Tran-Trung-Thanh a dix ans. Il est l'un des deux rescapés d'un groupe de vingt-deux personnes qui avaient quitté, en avril, le port de Vung-Tau au Sud-Vietnam. Il raconte: Après trois jours de mer, notre bateau a été attaqué par une vedette équipée d'un radar. Les pirates ont tout volé, puis ils ont jeté tout le monde à la mer, sauf mes deux soeurs, deux autres garçons et moi. Mes deux soeurs ont quinze et dix-huit ans. Pendant plusieurs jours, les pirates (des Thaïlandais) les ont violé, avant de nous jeter, nous aussi, à la mer. Je suis le seul, avec un autre garçon, à avoir été secouru...».

Avant de se débarrasser de leurs victimes, les pirates thaïlandais ont bien soin de les dépouiller de l'argent et des quelques objets de valeur: modestes bijoux, pièces d'or... qu'elles avaient réussi à emporter. Dans certains cas, ils emmènent avec eux les plus jolies filles pour les envoyer renforcer la population féminine des quartiers chauds de Bangkok et de Pattaya. Il n'y a pas de petits profits. Mais, dans leur immense majorité, on les compte par dizaines de milliers, les «boat people» qui ont eu le malheur de les rencontrer sur leur route sont allés nourrir les poissons du golfe de Thaïlande et de la mer de Chine. Dans l'indifférence quasi-générale.

A en croire le Haut Commissariat pour les Réfugiés, organisme dépendant de l'O.N.U., près de 600.000 «boat people» ont pu être sauvés depuis 1975, mais d'après le Comité International contre la Piraterie, qui a affrété à plusieurs reprises des bateaux pour recueillir les réfugiés en

mer, ce sont 450.000 Vietnamiens qui auraient trouvé la mort en cours de route, victime des pirates ou des éléments.

Que fait-on? Peu de choses...

Sans doute, la piraterie a-t-elle toujours existé dans les mers chaudes du sud-est asiatique, mais depuis le début de l'exode des «boat people», elle est devenue l'activité principale de bien des riverains. Des centaines d'embarcations des ports de Songkhla (Thaïlande) et de Kuala-Trengannu (Malaisie) se livrent quotidiennement à cette activité criminelle. Que font les autorités de ces pays?

Les pays occidentaux ont demandé, dès 1978, à Bangkok de réprimer la piraterie. La Thaïlande fit longtemps la sourde oreille. Répugnant à sévir contre ses ressortissants et considérant que la piraterie dissuadait les «boat people» à venir grossir le nombre de réfugiés qu'elle devait héberger, elle argua d'un manque de moyens de répression. Dix pays occidentaux et le Japon décidèrent alors de financer la création d'une «Task Force» thaïlandaise spéciale, composée de deux avions du type «Bronco», de deux patrouilleurs et d'une jonque-leurre, bateau vietnamien monté par un équipage de commandos de marine.

A bout de quelques mois, le gouvernement de Bangkok suspendit son programme «faute de moyens financiers». Les Etats-Unis pourtant avaient versé, à eux-seuls, deux millions de dollars et en avaient proposé 600.000 autres en plus que la Thaïlande avait refusé.



Les zones de chasse préférées des pirates du sud-est asiatique

En 1982, la «Task Force» reprit ses activités, sous les auspices du Haut Commissariat pour les Réfugiés et avec un nouvel appui financier international. Un effort qui coûta des millions de dollars et eut pour effet de réduire sensiblement le nombre d'actes de piraterie et, partant, de victimes pendant quelque six ans. C'était déjà un résultat. Coté répression, cela fut moins brillant : aucun bateau pirate ne fut jamais arraisonné, ni aucun pirate capturé. Un jour, le H.C.R. indiqua à la «Task Force» le numéro d'un bateau pirate relevé par des «boat people» et demanda une enquête. Il lui fut répondu que deux bateaux portaient le numéro en question et qu'ils étaient introuvables !

La seule efficacité de la «Task Force» semblait résider dans son pouvoir en dissuasion. Des réfugiés rapportèrent que, sur le point d'être abordés par des pirates, ils durent leur salut à l'apparition d'un avion «Bronco» qui avait fait fuir les agresseurs. La jonque-leurre joua le même rôle à plusieurs reprises.

Mais, depuis quelques mois, la piraterie dans le golfe de Thaïlande a repris de plus belle avec le flot croissant de Vietnamiens fuyant leur pays en pleine crise économique ; un tiers en plus en 1988 qu'en 1987. D'autant plus que la Thaïlande et la Malaise tentent, aujourd'hui, de décourager les «boat people» de venir chercher refuge sur leur territoire en les refoulant de façon systématique, et souvent brutale, en mer. La cruauté des pirates s'est, elle aussi, accrue. Les autorités thaïlandaises les traquant désormais sans pitié, ils s'efforcent de tuer toutes leurs victimes, même les enfants, pour supprimer tous les témoins de leurs crimes.

Le seul moyen, pour limiter ces tueries, serait d'envoyer des navires sillonner en permanence la mer de Chine pour recueillir les «boat people» et dissuader les pirates. Comme cela fut fait, il y a quelques années par des navires affrétés grâce à des initiatives privées, ainsi que par des bâtiments de guerre américains, français et italiens, qui sauvèrent des milliers de vies. Mais la crainte de froisser Hanoï empêche désormais les Etats occidentaux de poursuivre cette action, pour laquelle les fonds manquent aux organisations humanitaires.

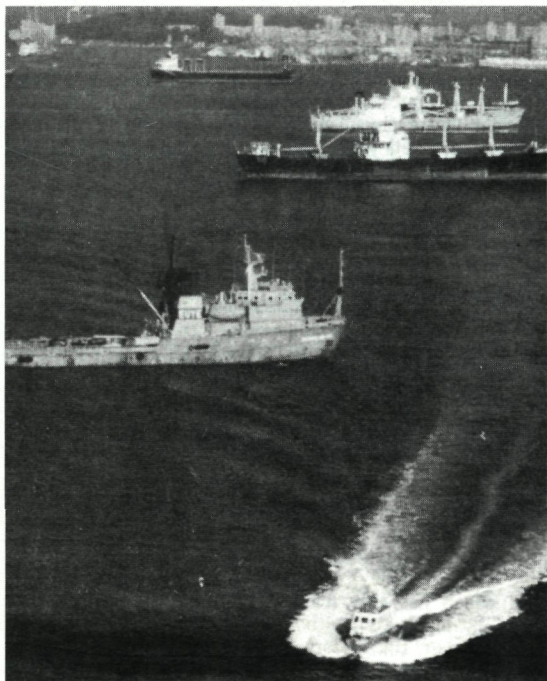
Sans doute des navires marchands sillonnent-ils cette mer

neptunus - septembre - septembre 1989

qui recueillent de temps à autres des «boat people», mais il est triste de constater que l'attitude de nombre de leurs commandants, de toutes nationalités, est proprement scandaleuse. En dépit des règles du droit maritime international, ils ignorent les appels de détresse des bateaux de réfugiés en perdition.

Et l'on peut s'étonner que, malgré l'insistance du H.C.R., l'Organisation Maritime Internationale ait toujours refusé de mettre la question à l'ordre du jour de ses congrès.

La rade de Singapour, un des ports les plus actifs du monde en bordure du détroit de Malacca, un nid à pirates.



Le détroit de Malacca

Les actes de piraterie perpétrés contre les «boat people» sont les plus nombreux et les plus meurtriers dans les eaux du sud-est asiatique, mais il ne s'agit, à la limite, que d'un épiphénomène qui n'a que trop duré, certes mais prendra fin un jour. Souhaitons que ce soit le plus tôt possible. A côté de cela, il y a la piraterie traditionnelle qui s'exerce depuis toujours dans le détroit de Malacca et dans la mer de Subu, et s'attaque à d'autres proies.

Il est impossible de dénombrer avec précision les incidents dont ces régions sont le théâtre. Selon l'ouvrage publié par l'International Maritime Bureau, «Piraterie en mer», en effet, entre 50 et 90% de ceux-ci ne sont jamais rapportés. Soucieux de leur réputation et d'éviter une hausse des tarifs d'assurance, les compagnies maritimes et les capitaines s'abstiennent le plus souvent de déposer plainte.

Des plaintes qui n'auraient d'ailleurs que peu de chances d'aboutir vu l'insuffisance des moyens techniques et de répression des pays concernés, de la corruption généralisée régnant aux échelons locaux et le fait que les pirates opèrent dans des eaux territoriales à la limite des eaux internationales; ce qui fait de la région un no-man's-land maritime.

Quoi qu'il en soit, d'après l'International Maritime Bureau, une attaque par semaine au moins a lieu dans le détroit de Malacca. Nous parlons d'attaque signalée. Et pour cause. Ce passage stratégique entre les océans Indien et Pacifique est fréquenté quotidiennement par plus de 200 navires; le volume de trafic marchand le plus élevé au monde. A l'égard de cette multitude de proies en puissance, les pirates utilisent des méthodes de cambrioleurs plutôt que de gangsters.

Scénario classique: ils s'approchent de leur victime à bord d'une vedette rapide, de préférence entre minuit et l'aube. Armés de longs sabres malais ou de machettes, ils se hissent à bord au moyen de grappins alors que la majorité des membres de l'équipage dort, foncent vers la cabine du capitaine, l'obligent, sous la menace, à ouvrir le coffre. Et s'évanouissent dans la nuit. Le tout ne dure pas plus de quelques minutes. Si des hommes d'équipage sont, quelques fois, menacés et ligotés, voire dévalisés de leurs objets de valeur personnels, il y a rarement violence.

Les choses sont peut-être en train de changer. En 1987, un marin soviétique a été abattu au cours d'une attaque de pirates au large de Singapour et, en novembre 1988, le navire porte-conteneurs «Hai Huy» a été pris à l'abordage pratiquement dans ce port, à moins de trois milles de la côte. Après s'être emparé du contenu du coffre du bord, les pirates kidnappèrent le capitaine. On ne l'a jamais retrouvé. C'était la première fois qu'un marin ait été enlevé.

Pour s'attaquer aux navires de haute mer, marchant à plus de dix noeuds, les pirates moins bien équipés, ne disposant pas de vedettes rapides, utilisent une technique particulière. Ils se placent sur la route du trafic dans deux petites embarcations reliées par un cordage. La nuit venue, celles-ci se mettent en travers de la trajectoire de la proie choisie, dont l'étrave va les tirer le long des flancs du navire. Une fois leur coup fait, les agresseurs se laissent glisser dans leurs embarcations et tranchent le lien qui les réunissait. Aussi simple que cela.

Il faut dire que les progrès de l'informatique et de l'automatisation leur rendent la tâche plus aisée. Il y a rarement plus d'une douzaine de membres d'équipage à bord d'un porte-conteneurs moderne pour ne citer par ce type de navire. Un effectif que, si les choses tournaient au pire, les pirates n'auraient aucune peine à maîtriser.

La mer de Sulu

Dans la mer de Sulu et des Célèbes, le paysage est tout différent. Ici, c'est le règne de la violence. Les pirates philippins qui écumant ces eaux et terrorisent les populations de la galaxie d'îles dont elles sont constellées ne font pas dans la dentelle. Ils sont surnommés les «ambak pare» - en français, les «Saute mon ami» - car, c'est l'ordre qu'ils donnent à leurs victimes lorsque fusillade et pillage sont terminés. Leurs activités ont fait de ces eaux les plus dangereuses du monde pour tout ce qui est navire de taille moyenne: yachts de plaisance, remorqueurs, bateaux de pêche, ferry boats.

Alors que leurs confrères du détroit de Malacca sont avant tout des voleurs, les pirates de Mindanao sont, tout à la fois, voleurs, extorcionistas, kidnappeurs et tueurs. Ils attaquent les navires pour les piller, rançonner l'équipage et voler les moteurs. Toute velléité de résistance est punie de mort.

Il y en a peu d'ailleurs car les agressés ne disposent pas des moyens qu'il leur faudrait pour leur tenir tête avec succès. Les navires pirates sont, en effet, propulsés par deux, voire trois, moteurs de camion diesel de marque japonaise qui leur permet d'atteindre quelque trente noeuds en haute mer, soit le double ou le triple de la vitesse maximum des vétustes patrouilleurs de la «Coast Guard» philippine. Ils sont équipés, en outre de mitrailleuses «50» et de fusées à grenade de fabrication chinoise, sans parler des armes de tous modèles volées ou achetées au marché noir aux guerrilleros séparatistes de Bornéo.

Le métier est couru, vu les tarifs pratiqués: 5.000 dollars (200.000 FB) de rançon pour un navire à vapeur, 4.000 pour la libération d'une demi-douzaine d'hommes, 2.000 pour la revente d'un moteur volé. Des chiffres à mettre en regard des salaires des marins et pêcheurs locaux: de 10 à 150 dollars par mois suivant la saison.

Parfois, le bénéfice d'une opération est encore plus considérable. Il y a trois ans, une douzaine de pirates prirent d'assaut un yacht de luxe français, «l'Odysée» et extorquèrent 71.000 dollars à ses occupants. Quelques mois plus tard, un touriste suisse fut kidnappé sur une plage de l'île de Santa Cruz et libéré contre paiement d'une rançon de 23.000 dollars après 83 jours de captivité. Un détachement de l'armée philippine retrouva la bande de ravisseurs sur une île voisine, abatti les vingt hommes qui la

Les pêcheurs philippins sont désormais armés.



composaient à l'issue d'une fusillade nourrie et récupéra vingt bateaux piratés au cours des mois précédents.

Autant dire que les yachtmen évitent désormais ces zones d'insécurité ou ne s'y aventurent qu'armés de manière à pouvoir se défendre. Les équipages bateaux de pêche ont même été dotés de fusils et de pistolets par l'armée.

A en croire les autorités de Manille, le nombre d'actes de piraterie aurait diminué depuis quelque temps. Un seul incident a été rapporté cette année contre onze en 1988. Mais, on sait que les statistiques officielles ne reflètent qu'une infime partie de la réalité. Ne figure pas dans ces statistiques, par exemple, l'attaque menée il y a quelques mois par une bande de pirates contre un petit navire de commerce de 40 tonnes, au cours de laquelle les six membres de l'équipage furent massacrés. Une attaque dont ont eurent vent les autorités. Mais comme personne n'a signalé la disparition de ces hommes, qui devaient quand même avoir une famille, et comme le navire n'a jamais été identifié... La crainte des représailles rend muets les éventuels témoins.

Plus crédible est l'International Maritime Bureau, de Londres, qui estime, quand à lui, à une centaine le nombre d'attaques violentes ayant lieu, chaque année, dans la région de Mindanao.

Pour compliquer encore la situation, il y a les groupes d'insurgés musulmans du Moro National Liberation Front (MNLF), mouvement séparatiste en lutte ouverte avec le gouvernement de Mme Aquino, qui empruntent leurs méthodes aux pirates pour financer leur rébellion. Tant et si bien qu'il est extrêmement difficile de faire la différence entre ce qui est action de guérilla et entreprise de pur banditisme, une distinction dont la subtilité échappe d'ailleurs à la plupart des victimes. Dans un cas comme dans l'autre, il s'agit de se procurer de l'argent par la manière forte.

Pour les insurgés du MNLF, ce besoin est devenu impératif. Depuis janvier 1987, date à laquelle est intervenu un

cessez-le-feu entre le gouvernement philippin et leur mouvement, les sources de financement dont celui-ci disposait à l'étranger se sont, en effet, taries. Bon nombre de rebelles estiment aujourd'hui n'avoir le choix qu'entre la reddition ou la piraterie pour tenter de maintenir leur mouvement en vie.

Pas de solution en vue

Le problème de la piraterie dans les mers chaudes du sud-est asiatique ne trouvera pas de solution aussi longtemps que les pays concernés ne se mettront pas d'accord pour l'attaquer en commun. Au début de cette année, les armateurs de la région ont adressé un appel formel aux six pays de l'ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) pour qu'ils entreprennent une action coordonnée contre la piraterie.

Plus facile à demander qu'à réaliser.

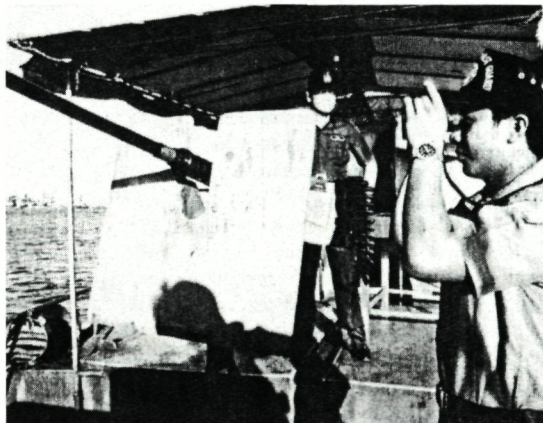
Le détroit de Malacca est bordé par trois pays : Singapour, la Malaisie et l'Indonésie, dont les eaux territoriales ont des limites peu claires. Tous trois ont, dès lors, tendance à affirmer que les attaques des pirates ont lieu dans les eaux du voisin ou dans les eaux internationales sur lesquelles ils n'ont pas juridiction. Le jeu de la patate chaude !

Situation identique dans les eaux séparant la Malaisie et les Philippines : parages de Bornéo et mer de Sulu. On a échappé, à plusieurs reprises, à des incidents diplomatiques entre les deux nations, à l'occasion d'actions de représaille menées par la marine de l'une contre des pirates opérant au départ des côtes de l'autre.

Alors ? Alors rien, ou peu de choses, avant que dans les pays en question la raison l'emporte.

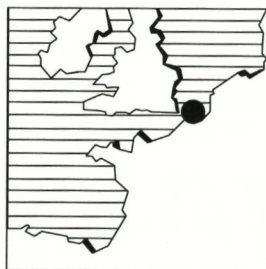
En attendant, dans ces eaux plus qu'ailleurs, il y a lieu de se rappeler que la tempête, la collision et le feu ne sont pas les seuls périls que la mer réserve à un navire. Il faut y ajouter un autre : l'homme.

Vedette garde-côte philippine en patrouille.

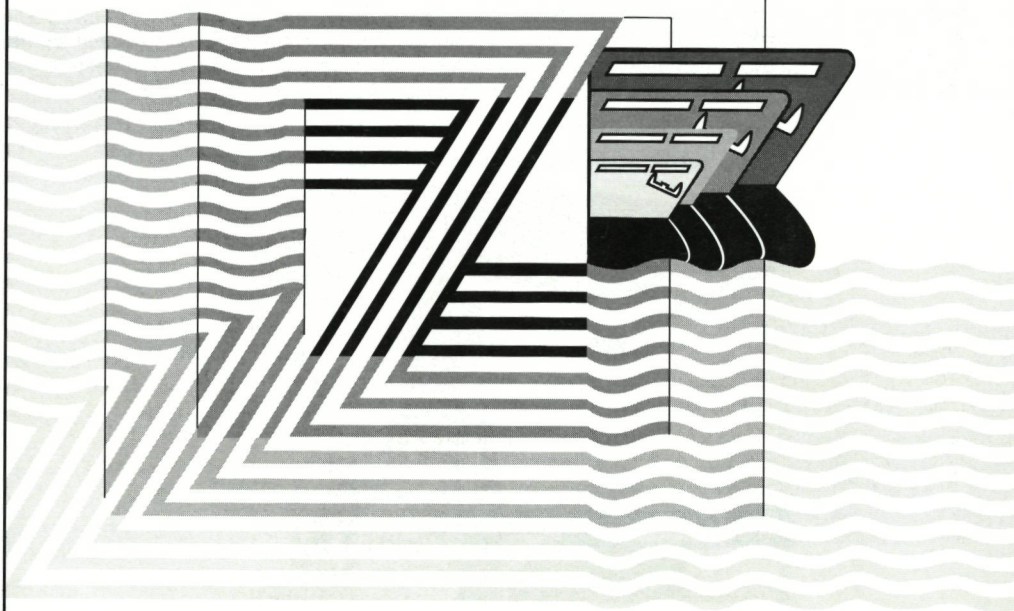


DEVELOP WITH US

FORMALIS



... **ZEEBRUGGE**



ZEEBRUGGE PORT AUTHORITY L. Coiseaukaai 2 - 8000 Brugge Tel. (050) 44 42 11 Telex 81201 Telefax (050) 44 42 24

Franck Mortelmans 1898-1986

door Norbert HOSTYN, Conservator Stedelijke Musea Oostende. Lic. Kunstgeschiedenis

Het indrukwekkende pand, Meir 80 te Antwerpen werd in 1908 opgetrokken naar ontwerp van Stadsbouwmeester A. VAN MECHELEN als Stadsfeestzaal.

De neoklassiek geïnspireerde eclectische stijl van het bouwwerk getuigt nu nog van de bruisende Belle-Epoquetijd die Antwerpen heeft gekend. Nu moet je er wel voor omhoog kijken, want ook hier sneuvelde de gelijkvloerse verdieping voor fantasieloze winkelpuizen.

Ook in de Metropool sloeg de commercie toe.

Meir 80 heeft nog een eigenaardigheid, typerend voor de kunststad die Antwerpen toen was: de mansardeverdieping werd bewust gebouwd als ruime artiestenstudio's en hebben lange tijd als dusdanig dienst gedaan.

Een zware eclectische borstwering verhindert daarboven elk direct visueel contact met het prozaïsche gewriemel op straat, maar voert de blikken over de daken heen naar de profielen van de Sint-Jacobskerk. Een onvergetelijk, adembenemend uitzicht.

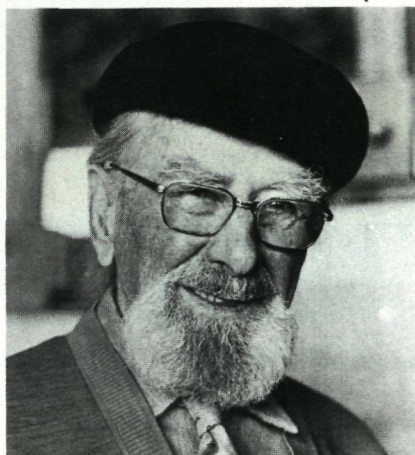
Hier had de betreurde Franck MORTELMANS zijn «hoofdkwartier»: atelier en woonst. Maar in feite stond zijn ware atelier buiten: in de Antwerpse Kempen, langs de Schelde, langs onze Vlaamse Noordzeekusten.

Er waren artistieke precedenten in de familie: de toondichter Lodewijk MORTELMANS en de te herontdekken stillevenschilder Frans MORTELMANS waren zijn ooms. Franck's vader beoefende het drukkersvak, maar had duidelijk ook aanleg voor tekenen. Een gave die hij door omstandigheden niet heeft kunnen professionaliseren.

Begin augustus 1989 hadden we de gelegenheid het atelier aan de Meir in - extremis nog te bezoeken. In - extremis, want Mevr. MORTELMANS ging dra verhuizen: de Stad Antwerpen heeft vaste plannen om het pand een andere, meer commerciële - renderende bestemming te geven.

Beetje bij beetje loopt het gebouw leeg. Wanneer dit artikel verschijnt zal van het MORTELMANS-atelier wellicht niets meer resten hetzij de kale wanden.

Maar we mochten nog even de leef sfeer van Franck MORTELMANS proeven: de vele antieke meubels, boeken, souvenirs, de excentrieke maar originele en geestige verzamelingen, de bibelots & prullaria maar vooral het ruime atelier. We bladerden door de vele werken, nu nog opgesloten in de stilte van de opbergmappen; wachtend om, ingekaderd, terug tot leven te komen, een huiskamer op te vrolijken. Zovele getuigenissen van een rijk gevuld leven vol liefde tot de natuur, de Schelde en de Noordzee.

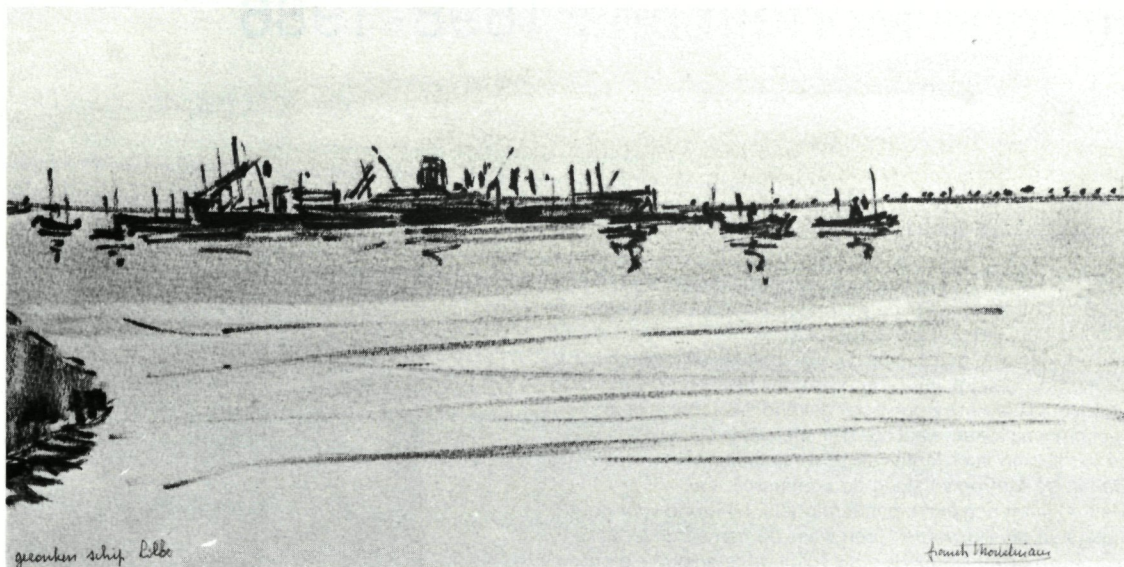


Franck MORTELMANS

- Leerling aan de Koninklijke Academie voor Schoone Kunsten te Antwerpen (o.a. bij l. Opsomer)).
- Avondlessen aan de Gemeentelijke Academie te Berchem.
- 1926: stichtend lid van de Vrije Academie.
- Lid van De Kring Moderne Kunst.
- 1938-1968: docent en directeur van de Gemeentelijke Academie te Berchem.
- 1962-1968: corresponderend lid van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen.
- 1973: corresponderend erelid van bovenvermelde commissie.
- 1973: retrospektieve tentoonstelling in de Galerij Campo te Antwerpen.
- 1978: tentoonstelling in de Bank van Parijs en de Nederlanden.
- 1983: huldententoonstelling in het Provincie-gebouw te Antwerpen.
- 1987: tentoonstelling in het Stedelijk Prentenkabinet van Antwerpen met Verdwenen Hoekjes uit het Antwerpse.
- 1989: tentoonstelling in het Thermae-Palace te Oostende.

Franck Mortelmans' carrière nam een aanvang in de sterk bewogen tijd na de Eerste Wereldoorlog. Ondanks het feit dat hij in contact kwam met de leden rond «lumiére», behoorde Mortelmans echter nooit tot het toen heersende expressionisme. Zijn werk uit die beginperiode sloot met zijn gebruik van kleur voor de uitdrukking van lichtintensiteit eerder aan bij het fauvisme. Alhoewel vrij-

wel alle genres terug te vinden zijn in zijn oeuvre - naakten, stillevens, portretten, bloemen - beoefende hij, aansluitend bij zijn grote belangstelling voor de natuur, in de eerste plaats het landschap, bij voorkeur via de pasteltechniek. Franck Mortelmans heeft zich o.a. als lid van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen intensief geëngageerd met betrekking tot de bescherming,



Gezonken schip Lillo ▲

▼ Kattendijkdok



klassering en herwaardering van waardevolle, met teloor- gang bedreigde monumenten en landschappen. Een uit- gebreide produktie realistische tekeningen, o.a. met inktstift en pastel, van bedreigde stads- en poldergezichten in en rond Antwerpen, vastgelegd in snelle en rake observaties, vormen de weerslag van dit engagement en verkrijgen als getuigen van een verdwenen patrimonium een extra do- cumentaire waarde.

Het water was MORTELMANS' andere grote liefde; Noord- zee & Schelde.

De aanlegsteigers nabij het Steen, de grote dokken en slui- zen met hun eeuwig komen en gaan van schepen, hun los- sen en laden, de silhouetten van de petroleumhaven en de fabrieken stroomafwaarts, het lijnenspel van masten en tuigage.

Toch was MORTELMANS geen oubollige meester: zijn vormgeving is figuratief, maar dat wil nog niet zeggen tra- ditioneel. Primordiaal staat zijn beheersing van het vak dat hem toelaat feilloos op papier of doek te zetten wat hij ziet, en hoe hij het onderwerp aanvoelt.

Zijn schriftuur is modern maar blijft binnen de zelf opge- legde omgrenzingen van het figuratieve. Hij hield van sfeer: we staan sprakeloos bij zijn zonsondergangen, zijn wol- kenspel. Zijn thematiek noodzaakte tot werk in de open lucht.

Een stationwagen was zijn rijdende studio: de achterdeur klapte omhoog en de vloer van de bagageruimte fungeer- de als zitbank van deze comfortabele mobiele uitkijkpost...

MORTELMANS neemt een prominente plaats in de rij ma- rineschilders van onze eeuw. In het Antwerpse culturele leven was hij een graag geziene figuur. Het Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen bewaart een werk van hem; In het Antwerpse Provinciegebouw is een hele ruimte met werk van zijn hand gedecoreerd: gezichten op de verdwe- nen Antwerpse polders.

Ook het Museum voor Schone Kunsten te Oostende bezit sinds kort enkele werken van de meester: «Masten» waar- in aangemeerde vrachtschepen met masten die mooi pro- fileren tegen de hemelpartij, een «Scheldegezicht; Zons- ondergang» met prachtige sfeertreffen & «Vreemde zee»: een zonnige interpretatie van een zaterdag te Oostende. Het vierde werkje, de houtskool «Vismarkt te Brugge» is onrechtstreeks ook weer maritiem verbonden.



C.D.S.C.A.



**DE CENTRALE DIENST
VOOR SOCIALE EN CULTURELE AKTIE**

Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap






WINKELS IN DE BRD
HUISVESTING IN BELGIE
FILM - VIDEO - LEKTUUR - SPORT
ONTHAALMOEDERS - AUTORIJSCHOOL
VAKANTIES IN BINNEN EN BUITENLAND






C.D.S.C.A. LEUVENSESTEENWEG 392 1030 BRUSSEL

Voor alle verdere informatie kunt U terecht bij de dienst Public Relations :

Burger : 02/739.02.05
Militair : 3687 toest. 205

Téléfax : 02/739.02.29
Telex : 22896

O.C.A.S.C.



**L'OFFICE CENTRAL
D'ACTION SOCIALE ET CULTURELLE**

Au service des membres de la communauté militaire






MAGASINS EN RFA
LOGEMENT EN BELGIQUE
GARDIENNES - AUTO-ECOLE
CINEMA - VIDEO - LECTURE - SPORT
VACANCES EN BELGIQUE ET A L'ETRANGER






O.C.A.S.C. CHAUSSEE DE LOUVAIN 392 1030 BRUXELLES

Pour toute information s'adresser au bureau relations publiques :

Civil : 02/739.02.05
Militaire : 3687 ext. 205

Téléfax : 02/739.02.29
Télex : 22896



WESTERLUND - STAPPER

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

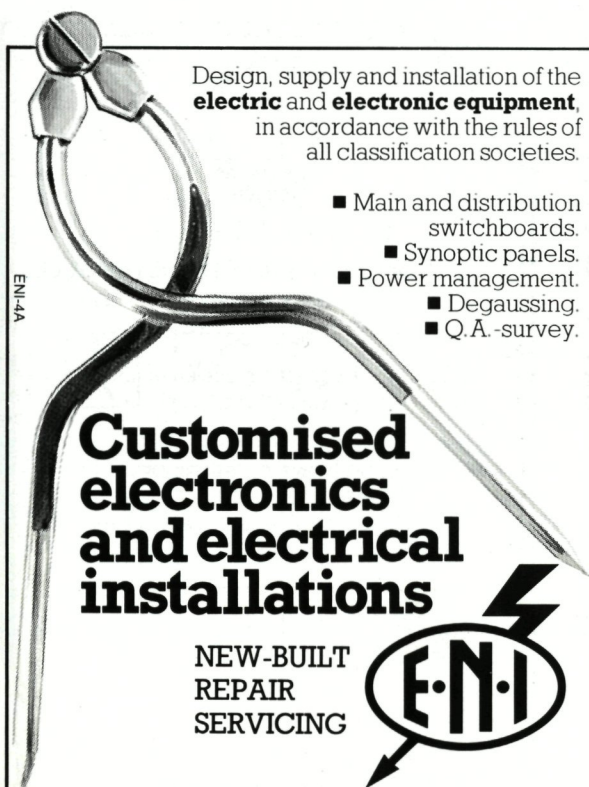
SHIP SUPPLIERS

IMPORT - EXPORT

Oude Leeuwenrui 8 B-2000 Antwerpen - Belgium

Tel: 03-233 63 26 / 231 70 46 / 233 39 31

Tlx: 32344 Fax: 03-225 12 49

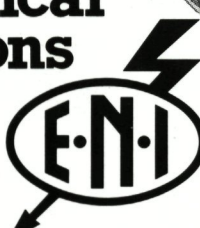
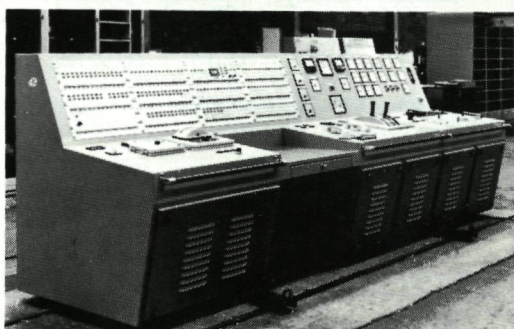


Design, supply and installation of the **electric and electronic equipment**, in accordance with the rules of all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
 - Degaussing.
 - Q.A.-survey.

Customised electronics and electrical installations

NEW-BUILT
REPAIR
SERVICING

E.N.I. n.v. Marine Division

Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)
Tel: 03 / 870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03 / 887 12 98

Member of the Group



Vlaamse kustscheepswerven starten overlevingsoperatie

Door Henri ROGIE

De Vlaamse kustscheepswerven, gespecialiseerd in de bouw van vissersvaartuigen, kennen thans moeilijke tijden. Het nationaal meerjarig oriëntatieprogramma 1987-91 voor de Belgische zeevisserij, door de Europese Commissie goedgekeurd in 1986, legt immers drastische beperkingen op inzake capaciteit van de vloot, zodat nieuwbouw nu onmogelijk is geworden.

Met ingang van 1 september 1992 moet deze capaciteit inderdaad tot 94.000 pk worden teruggebracht. Thans telt België's zeevisserijvloot zo'n 200 eenheden met een globale drijfkracht van 100.615 pk. In de komende drie jaar moet deze capaciteit bijgevolg met ruim 6.000 pk afgeslankt worden. Wanneer men bedenkt dat de gemiddelde drijfkracht per eenheid zo'n 500 pk bedraagt, betekent dit een verlies van 12 vaartuigen.

België wil nu zijn verplichtingen tegenover het EG-visse rijbeleid stipt naleven en daarom ook werd de zuivere nieuwbouw sinds vorig jaar onmogelijk gemaakt, terwijl de vervangbouw en de modernisatie van bestaande eenheden aan strengere reglementeringen werden onderworpen. Daarbij komt nog dat alle Europese financiële steun (Feoga-subsidies) geblokkeerd werd, terwijl nationale en provinciale scheepskredieten aan drastische beperkingen onderworpen werden. Het is dan ook niet te verwonderen dat voor de Vlaamse scheepswerven, gespecialiseerd in de bouw van vissersvaartuigen, de noodklok aan het luiden is.

Orderboek van Oostendse werven blijkbaar leeg

Zo blijkt dat de orderboeken van de drie Oostendse werven leeg zijn. Voor het ogenblik worden er de laatste opdrachten afgewerkt. Voor de werf I.d.P. is dit de Eurokotter 0.187 «Sint Antonius» die nog op stapel staat, terwijl het voor de werf Scap (*) gaat om de hekreiler 0.349 «Lady» die er op zijn afwerking wacht, ondertussen ging scap «ter ziele». Bij De Graeve in Zeebrugge is de toestand voorlopig iets beter want daar loopt binnenkort de Z.510 van stapel en start in april de bouw van de Z.30.

De vraag is nu of Vlaanderens kustscheepswerven de strengere verordeningen voor vlootafslanking zullen kunnen overleven? Voor hen zien de komende jaren er beslist niet rooskleurig uit. Het EG-visserijbeleid streeft er immers naar, de overbevissing te verhinderen door een juist evenwicht te betrachten tussen de operationele capaciteit van de vloten en de toelaatbare vangsthoeveelheden. Dit zou alleen kunnen bereikt worden door de verdere toepassing van de vangstquota's en de beperking van het vlootbestand.

(*) Ondertussen werden voor SCAP de boeken neergelegd en het bedrijf failliet verklaard.

Qua beperking van de vlootcapaciteit ziet de toestand voor België er thans als volgt uit. Voor *nieuwbouw* zijn alle provinciale, nationale en/of EG-scheepskredieten sinds vorig jaar afgeschaft, ook voor vaartuigen bestemd om buiten de EG-wateren te opereren. Teneinde de nieuwbouw met privé-kredieten te beletten werd een zogeheten «Machtiging» ingevoerd. Deze machtiging om de zeevisserij te beoefenen wordt alleen gegeven aan reders die op 4 februari 1988 een vaartuig bezaten. Het is duidelijk dat nieuwbouw hierdoor totaal onmogelijk is geworden.

Vervangbouw aan drastische beperkingen onderworpen

Een vaartuig dat voornoemde machtiging bezit mag door zijn eigenaar *vervangen* worden door een nieuw, maar drastische beperkingen zijn er evenwel voorzien. Inderdaad, ook in dit geval is Feoga-steun afgeschaft, terwijl nationaal krediet slechts verleend wordt wanneer de vorige drijfkracht met 10% wordt verlaagd en een maximum van 1.200 pk niet overschreden wordt.

Wat verder de *modernisatie* van bestaande eenheden betreft, mag alleen nog de motor (zonder pk-verhoging) vervangen worden. Een schip doorbranden en verlengen mag niet langer meer, want dit betekent een verhoging van de tonnenmaat waarvoor de lidstaten noch de EG steun mogen verlenen. Tenslotte werd de *sloopremie* - door de EG beëindigingsremie genaamd - gevoelig opgetrokken maar gekoppeld aan het verlies van bovengenoemde machtiging, wat vervangbouw onmogelijk maakt.

Het is duidelijk dat al deze maatregelen remmend werken op de activiteiten van de kustscheepswerven. Orders voor nieuwbouw en modernisatiewerken blijven uit en dreigen de twee resterende Oostendse werven lam te leggen. De huidige crisis was al enige tijd bespeurbaar en daarom ook werd een paar jaar geleden de V.S.V. opgericht, wat staat voor «Vereniging Scheepswerven Visserij». Hierbij zijn aangesloten de Oostendse werven Seghers en I.d.B., alsmede de Westvlaamse Scheepswerf uit Oostkamp.

Reorganisatie van de kustscheepswerven een dringende noodzaak

Met de verscherping van de maatregelen ter afslanking van de visserijvloot besloot onlangs de V.S.V. de onderlinge samenwerking tussen de werven te activeren. Diverse opties werden dan ook genomen om de crisis te kunnen overleven. Een mogelijk alternatief is een afstemming op de buitenlandse markt en op die van de ontwikkelingslanden in het bijzonder.

Daar liggen immers nog grote mogelijkheden zowel in als buiten de visserij. Maar om de concurrentiepositie van de V.S.V. te kunnen waarmaken moet dringend een reorganisatie komen van de aangeslotene scheepswerven.

Bij deze reorganisatie moet aan het toepassen van moderne technologieën gedacht worden. Hierbij denken we vooral aan de hernieuwde interesse voor de hekreiler en de vaartuigen gespecialiseerd op de wrakkenvisserij. Ook is er een toekomst weggelegd voor de polyestervaartuigen, waarvan die van het catamaran-type. Maar aan de basis van deze nieuwe technologieën ligt beslist een nauwere samenwerking tussen de werven, het uitschakelen van alle onderlinge concurrentie, en het bereiken van een gezamenlijke rendabiliteit.

Daarom ook wordt gedacht aan de fusie van drie werven

aangesloten bij V.S.V. Het is voor hen inderdaad een dringende noodzaak onverwijd met een overlevingsoperatie te starten.

Hierbij moet een doorgedreven specialisatie en het zoeken naar nieuwe markten centraal staan wil men het opdoeken van de Vlaamse kustscheepswerven vermijden.

Wat het faillissement van de Oostendse scheepswerf SCAP betreft. Sinds 1946 was SCAP in de Ensorstad actief als toeleveringsbedrijf voor de zeevisserij. In 1984, onder impuls van Pros Vandenberghe, werd een afdeling scheepswerf aan het bedrijf gevoegd. Niet minder dan 12 vaartuigen werden er gebouwd in de periode 1984-1988. Met de bouwstop in de visserijsector kwam het orderboek van SCAP leeg. Het gevaar voor algehele sluiting van de kustscheepswerven waarvan hierboven sprake is dus niet denkbeeldig.

Gunstige evolutie van het zeegoederenverkeer in Oostendse handelshaven

Men herinnert zich dat de Oostendse handelshaven in 1988 voor het eerst in haar geschiedenis de 2 miljoen overschreed. Hiermede was meteen het absoluut record gehaald qua zeegoederenverkeer. Voor het ogenblik, dit is na afloop van het eerste halfjaar 1989, stelt men vast dat de trafiek verder expansief blijft en aldus een positieve balans kan voorleggen.

De groeivoet ten opzichte van het overeenstemmend semester van vorig jaar stijgt immers tot 5,6% en het afvoerpakket is zelfs winstgevend in tegenstelling met de toestand vastgesteld in het begin van dit jaar. Dit komt doordat alle grote zeetrafieken vrij gunstig evolueren en de Schiaffino Freight Ferries verder uitlopen op het voordeel die zij in 1988 haalden uit de stakingen bij P & O European Ferries.

Herinneren we eraan dat de Oostende-Ramsgatlijn van laatstgenoemde rederij toen een meerwaarde van liefst 39,1% boekte t.o.v. het overeenstemmend semester van 1987. Nu is het normaal dat de prestaties van de Schiaffino-lijn lager liggen dan tijdens deze uitzonderlijke periode, toch blijft ze verder uitlopen op de gehaalde winst en boekt ze een winst van 1,1% bij aanvoer te Oostende en 8,2% bij afvoer. Dit samen goed voor zo'n 37.000 ton na afloop van het eerste semester 1989.

Om een juister beeld te krijgen van de trafiekevolutie bij de Schiaffino Ferries past het dan ook een vergelijking te maken met de eerste zes maanden van 1987, dit is vóór de sociale conflicten bij P & O Ferries. Uit volgend overzicht blijkt dat de trend bijzonder expansief is want het groeiritme bedraagt liefst 46,5% voor de voorbije twee jaar:

Schiaffino 1-6/1989	Absolute hoeveelheid	Evolutie 88/89
Aanvoer	287.146 t	+ 50,0%
Afvoer	445.973 t.	+ 44,3%
Totaal	733.119 t.	46,5%

Lossingen van bouwmaterialen fors gestegen

We zeiden daarnet dat praktisch alle grote zeetrafieken gunstig evolueerden. De ro/ro-vrachtrafiek van de Schiaffino-lijn ging ook verder opwaarts. De lossingen van bouwmaterialen boekten een forse winst en dat was ook het geval met de ladingen van chemische produkten. Een en ander had voor gevolg dat het globale groeiritme van de voorbije semestriële balans 5,6% beliep, praktisch gelijkmatig verdeeld over aan- en afvoer:

Oostende 1-6/1989	Absolute hoeveelheid	Evolutie 88/89
Aanvoer	822.660 t.	+ 5,7%
Afvoer	465.456 t.	+ 5,3%
Totaal	1.288.116 t.	+ 5,6%

De afvoer over zee is dus met 5,3% gestegen en dit is te danken aan een meerwaarde van 18,3% bij de chemische produkten en aan een winst van 8,2% bij de ro/ro-vrachten van Schiaffino. Uit volgende samenvatting blijkt andermaal het nijpend gebrek aan diversificatie bij de Oostendse afvoertrafiek:

Afvoer 1-6/1989	Absolute hoeveelheid	Evolutie 88/89
Ro/ro-goederen	445.973 t.	+ 8,2%
Chemische prod.	13.275 t.	+ 18,3%
Diverse	6.208 t.	—
Totaal	465.456 t.	+ 5,3%

Stappen we tenslotte over naar de import, waar de lossingen van zand- en grintsoorten gebaggerd in de Noordzee vrij expansief blijven. De bouwsector stelt het immers goed en dit is duidelijk te merken aan de verhoogde activiteit aan de terminal van de firma «Zeemineralen» gelegen aan de Diepwaterkaai.

Ook de petroleumprodukten bestemd voor de visserijvloot en de lokale bedrijven halen winst, en dit is ook het geval voor de lossingen van ferrochroom aan de terminal van BPO gelegen aan de Diepwaterkaai. Aldus samengevat:

Aanvoer 1-6/1989	Absolute hoeveelheid	Evolutie 88/89
Bouwmaterialen	315.305 t.	+ 10,8%
Ro/ro-goederen	287.146 t.	+ 1,1%
Petroleumprod.	99.246 t.	+ 3,2%
Chemische prod.	60.606 t.	- 9,1%
Ferrochroom	27.489 t.	+ 62,2%
Sepeoliet	17.683 t.	- 11,0 t.
Diverse	15.185 t.	—
Totaal	822.660 t.	+ 5,7%

* * *

Jaarboek 1989-90 van Zeebrugge en Oostende verschenen

In september laatstleden werd in de perszaal van het Casino van Knokke-Heist de 4de editie van het Jaarboek 1989-90 voor de havens van Zeebrugge en Oostende voorgesteld en toegelicht.

Deze uitgave is hoofdzakelijk bedoeld als werkinstrument voor de havengebruikers van beide kuststeden. Ook voor wie in zee en scheepvaart belang stelt is dit document bijzonder leerrijk.

Buitenlandse belangstelling voor het Jaarboek Zeebrugge/Oostende

Het jaarboek is in eerste instantie een praktisch werk, overzichtelijk gestructureerd en eenvoudig te raadplegen. Het is gegroeid uit de noodzaak om juiste informatie te verstrekken over het beheer en de werking van beide kusthavens. Zeebrugge heeft in de laatste jaren een grote uitbreiding gekend, terwijl Oostende thans de eerste stap zet naar een grondige renovatie van zijn havencomplex.

Het uitgeven van een jaarboek over deze havens was dan ook allernoodzakelijk geworden en sindsdien is ook gebleken dat zelfs in het buitenland hiervoor een ruime belangstelling bestaat.

Niet alleen de havengebruiker beschouwt het boek als een nuttig werkinstrument, maar ook voor al wie meer wil weten over het haven- en maritiem leven in Zeebrugge en Oostende is dit document bijzonder leerrijk.

Het jaarboek bestaat uit drie grote luiken, achteraan samengevat in verschillende alfabetische indexen. Het is vooral deze vorm van presentatie die het boek zo praktisch en overzichtelijk maakt.

Het eerste luik behandelt de *publieke* sector van het havengebeuren. Hier komt de beheersstructuur van Zeebrugge en Oostende aan bod, gevolgd door de namen en adressen van ruim 150 officiële diensten, groeperingen en instellingen. In het tweede luik wordt de nadruk gelegd op de *privé*-sector. De informatie behelst hier de opsomming van de beroepsactiviteiten van zo'n 380 haventransport- en dienstverlenende bedrijven, telkens met vermelding van telefoon-, telex-, BTW- en faxnummers. Men vindt er ook een lijst met 1.117 namen van directie- en kaderleden werkzaam in bovenvermelde diensten. Dit laatste vormt beslist het «Who's who» van de Zeebrugge en Oostendse havens.

Het derde luik tenslotte brengt het *technisch* aspect van het havengebeuren, met name de havenrechten en taken voor Zeebrugge en Oostende, de statistieken over de

Concluderend voor de eerste semestriële balans 1989 mogen we stellen dat de zeegoederenverkeer in de Oostendse handelshaven vrij positief uitvalt en dat de progressieve trend van vorig jaar zich voortzet, vooral wat de ro/vrachtsverkeer betreft.

Qua toekomstperspectieven valt te noteren dat de trafiek op de Oostende-Ramsgatelijn aan uitbreiding toe is gelet op de verhoogde capaciteit van de Schiaffino-vloot. Inderdaad zoals eerder in dit blad vermeld werd een nieuwe «Schiaffino» op 28 maart jongstleden in de vaart gebracht, terwijl op 17 april daaropvolgend de «Saint Charles» de vloot kwam vergroten. Aldus wordt de globale capaciteit op de Ramsgate-lijn opgevoerd tot 184 trailers van 40' bij zo'n 20 afvaarten per week. Dit zal beslist de verdere expansie van het Oostendse zeegoederenverkeer in de hand werken.

haventrafiek, de bestaande regelmatige lijndiensten van en naar beide havens met daarbij handige afstandstabellen.

Een efficiënt werkdocument voor «professionals» uit de transportwereld

Samengevat wil het jaarboek hét adequaat werkinstrument zijn voor al de havengebruikers van Zeebrugge en Oostende. Ook voor de «professionals» uit de transportsector van ons land en van het buitenland kan het kostbare informatie bieden. Het jaarboek werd met de nodige nauwkeurigheid samengesteld op basis van gegevens verstrekt door de officiële haveninstanties en de privé-ondernemingen aan beide havens verbonden. De redactie ervan is per 15 juni 1989 afgesloten.

Wél dient hier aangestipt dat de statistieken i.v.m. Oostende beter opgesplitst zouden zijn in cijfers voor RMT- en stadshaven afzonderlijk. De opgegeven tabellen brengen immers de totaaltrafiek van het Oostendse havencomplex en zijn daarom ook niet zó relevant. Beter ware de specificiteit van voor- en achterhaven met het gepaste cijfermateriaal te belichten.

Een tweede suggestie: kunnen de havenactiviteiten van Nieuwpoort hierbij niet gevoegd worden? Deze haven behandelt immers een maritieme trafiek die weldra het milieu ton zal bereiken. De infra- en superstructuur is er weliswaar vrij rudimentair, maar ook hier bestaan plannen om de haven voor shortsea-trafiek aan te passen en uit te breiden. Het ideale ware inderdaad aan Zeebrugge een afzonderlijk jaarboek wijden, terwijl Oostende en Nieuwpoort samen gebundeld zouden kunnen verschijnen in één jaarboek.

Een tip dus voor de havenautoriteiten van Nieuwpoort en voor de N.V. Antwerpse Loyd, die het jaarboek drukte. Het is dan ook op dit laatste adres (Antwerpse Lloyd, Eiermarkt 23 te 2000-Antwerpen) dat het Jaarboek Zeebrugge/Oostende kan besteld worden voor 550 BF, BTW inbegrepen maar zonder de verzendingskosten. Het telt liefst 382 blz op formaat 155/240 mm.

We herhalen het: een zeer nuttig werk voor al wie beroepshalve aan beide havens gebonden is en ook voor wie er méér wil over weten.

Panorama Maritime

Les chantiers navals Westflamands en difficulté

Parmi la direction et le personnel des chantiers navals du pays flamand, spécialisés dans la construction de navires de pêche, règne actuellement la plus grande inquiétude pour l'avenir de leur entreprise. En effet, le programme d'orientation 1987-91 pour la pêche maritime belge, approuvé par la CEE dans le cadre du décret 4028/86, instaure une limitation drastique de la capacité de la flotte et menace ainsi l'existence même des chantiers navals westflamands.

La gestion de la pêche maritime belge ne peut être dissociée de la politique menée par la Commission européenne en la matière. Cette politique entra en application le 25 janvier 1983 et réglementa e.a. l'accès aux zones de pêche ainsi que la répartition des quotas de prises entre les pays membres de la Communauté. Trois ans plus tard fut édicté le programme d'orientation précité dans le but d'adapter la capacité opérationnelle de la flotte belge aux quotas qui lui étaient alloués.

Réduction des crédits maritimes et instauration d'un système de licences

Afin d'atteindre cet équilibre, l'ordonnance 4028/86 impose à la Belgique de réduire la capacité de sa flotte de pêche de 25.165 txb à 21.340 txb, et de 78.506 kw à 69.242 kw. en puissance motrice. Cette limitation devrait être atteinte avant le 31 décembre 1991. Ainsi, au cours des trois prochaines années, il s'agira de réduire la capacité de la flotte belge de quelque 4.000 txb et de 9.000 kw. En d'autres termes, cela signifie la disparition d'environ 10 navires de pêche pour en arriver à une flotte opérationnelle d'environ 190 unités.

Si la Belgique désire honorer ses engagements envers la CEE, elle est obligée non seulement d'interdire la construction de nouveaux navires durant les prochaines années, mais aussi de réduire sérieusement la construction d'unités de remplacement. Une première mesure en ce sens a déjà été prise en 1988 et elle concernait la limitation de la force motrice à 1.200 cv par unité. Ensuite, en accord avec la Centrale des Armateurs belges et le département des communications responsable pour les crédits maritimes, il fut décidé d'octroyer une aide financière uniquement pour la construction d'unités de remplacement tout en obligeant de réduire la force motrice de celles-ci de 10%.

Il apparut bien vite que beaucoup d'armateurs étaient à même de faire construire une nouvelle unité sans l'aide de crédits maritimes, échappant ainsi aux mesures restrictives qu'on voulait leur imposer. Aussi jugea-t-on nécessaire de trouver un moyen draconien pour empêcher l'expansion de flotte. C'est ainsi qu'un A.R. de 28.01.1988 imposa l'obtention d'une licence pour tout navire désirant pratiquer la pêche maritime. Finie donc la construction de nouvelles unités, mais il fallait aussi songer à restreindre le nombre de navires existants et c'est dans ce but que la prime de déchirement fut portée à 90.000 FB/txb.

Faillites et carnets d'ordres vides pour les chantiers d'Ostende

Pour les chantiers navals westflamands, spécialisés dans la construction de navires de pêche, toutes ces mesures respectives ne sont certes pas de nature à remplir leurs carnets de commande. La construction de nouvelles unités est donc rendue impossible et les chantiers de remplacement de navires vétustes n'attirent guère les armateurs

car ceux-ci doivent dans ce cas abandonner 10% de la force motrice de leur unité.

C'est la raison pour laquelle la situation dans les chantiers navals westflamands est actuellement catastrophique. Les carnets de commandes restent vierges et les activités se limitent aux travaux de réparation et d'entretien. La faillite menace d'ailleurs plusieurs d'entre eux et la première victime en fut le chantier naval ostendais «SCAP» qui dut déposer son bilan en juin dernier, mettant ainsi 50 personnes au chômage.

Aux chantiers IdP (Industrielle des Pêcheries) situés au Slipwaykaai d'Ostende, la dernière unité construite en tant que nouvelle construction fut lancée en juin dernier. Il s'agissait du 0.187 «Sint-Antonius». Depuis lors, le carnet de commande demeure vierge et le chantier doit se contenter de travaux d'entretien et de placements de nouveaux moteurs. Vingt personnes y sont sous contrat mais risquent à tout moment de perdre leur emploi.

La situation n'est guère meilleure aux chantiers ostendais Seghers où la dernière commande a été livrée au mois de juin écoulé. Il s'agissait du lancement du 0.154 «Wilmar» et depuis lors, on reste dans l'attente de nouveaux ordres. Le chantier occupe quelque quarante personnes qui doivent être envoyées périodiquement en chômage technique. La direction est d'avis que la survie de l'entreprise ne peut être réalisée que par des commandes venant de l'étranger.

Eviter la disparition des chantiers navals en pays flamand

Il est donc clair que le secteur de la construction navale connaît une situation alarmante dans la province côtière. La cause en est suffisamment connue et est donc uniquement imputable à la politique restrictive menée par la Commission européenne en matière de pêche maritime. Déjà un chantier naval a dû cesser ses activités et d'autres suivront assurément si cette situation continue à persister. Ajoutons à cela qu'il y a peu de coopération entre les différents chantiers, ce que ne facilite pas la recherche de la parade adéquate. Il en résulte un réel malaise parmi le personnel qui cherche à abandonner ce secteur économique incertain. C'est en particulier cas pour les ouvriers spécialisés en construction navale et cette constatation est certes des plus alarmantes.

Les solutions pour échapper à la crise ont été énoncées l'année passée déjà : se tourner vers l'étranger et se spécialiser. Pour ce qui est de la spécialisation, on pensait aux unités destinées à la pêche aux épaves ainsi qu'à celles construites en polyester ou autres matériaux synthétiques. Le catamaran était, lui aussi, promis à un bel avenir. En résumé, il s'agissait de s'adapter aux nouvelles tendances qui se manifestaient en matière de construction de navires de pêche.

Jusqu'à présent, peu de tout ceci a été réalisé. Les chantiers navals ne coopèrent pas entre eux, les commandes de l'étranger se font attendre et la construction de navires en polyester s'est limitée à un seul exemplaire : le catamaran N. 95 «Jonas». Il est clair qu'un plan de sauvetage s'impose si l'on veut éviter la disparition prochaine des chantiers navals flamands spécialisés dans la construction de navires de pêche.



Zin in avontuur?

OP TEXEL KAN HET!

Paracentrum Texel geeft cursussen voor het A-brevet. Na het behalen hiervan krijgt u van de Commandant Commando Opleidingen van de Koninklijke Landmacht het brevet welke recht geeft het borstonderscheidingsteken te dragen.



Vraag vrijblijvend inlichtingen over deze opwindende en avontuurlijke manier om uw vakantie door te brengen op het mooie eiland Texel.



PARACENTRUM TEXEL BV
Postweg 128
1795 JS De Cocksdorp,
Texel, Holland
tel. 02220 - 11464/11436*

* Voorkiesnummer uit België: 0031 - 2220-11464 / 11436

TRANSPORT





Les MÉMOIRES de SCHPOUNTZ chien de marine, mascote sur les navires de la Force Navale .

Part II

Aujourd'hui la promenade était plus longue que de coutume, mon Frégate ayant rencontré sur la digue un vieux copain, ancien marin comme lui: alors vous savez comment cela se passe...

C'est comme dans la chanson:

«quand une Marquise rencontre une autre Marquise»
«Qu'est-ce qu'elles se disent, des histoires de Marquises.»

Bon, moi d'un côté ça m'arrange, car cela me rafraîchit la mémoire, si ce n'était que cela se termine au café et que là, on ne pense évidemment plus à moi qui ait certes aussi soit qu'eux et qui suis là, assis, le derrière sur la pierre, pendant des heures.

Je reprends mon récit:

En ce temps là, arriva à bord du Breydel un nouvel «Aspirant» - c'est comme cela qu'on dit en français pour un «midship» -.

La première chose qu'il a fait c'est d'oublier de refermer le robinet du lavabo de sa cabine qui a débordé partout; le chef machine a râlé comme un bouc; il n'en a pas décoléré pendant huit jours: de la précieuse eau douce si difficile à trouver (les canalisations des quais ont été démolies par les Boches) alors quoi... on ne leur apprend rien à ces idiots...

L'équipage regarde la maladroit avec mépris, le mépris condescendant du marin pour le terrien. Le midship ne fera pas long feu à bord de ce bateau là et ira se faire une nouvelle virginité sur les «Mickey's» où il se fera copieusement traiter de «snotty» par les anciens, tout comme on avait fait pour eux dans la Navy d'ailleurs, lorsqu'ils étaient midship's.

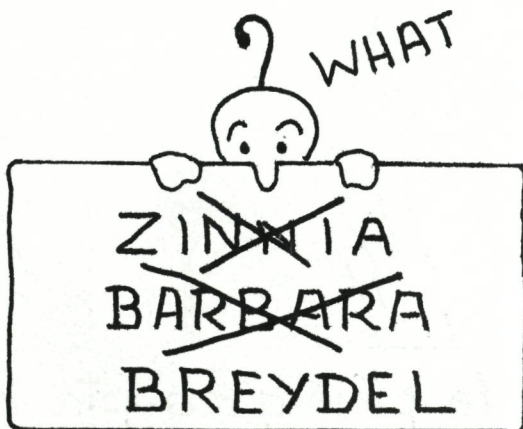
Le Breydel est un curieux navire. C'est une corvette britannique de la première guerre qui s'appelait «Zinnia» parce qu'il appartenait à la Frower Class. Racheté par la Belgique il a servi de garde-pêche entre les deux guerres. A bout de souffle, il allait être remplacé «par un bel avisio

de construction belge, l'Artevelde quand, tombé par surprise aux mains des Allemands» (comme d'ailleurs tout le monde en Belgique - Eben Emael y compris) ceux-ci ne le trouvant pas si mal que cela, lui firent subir une refonte complète que nos marins américanisés d'aujourd'hui appelleraient volontiers un «midlife conversion».

Bref, rallongé de 13,60 m (me souffle le Chef électricien Richard dont le père a servi sur le Zinnia), il perd ses deux cheminées vraiment trop rétro et remplacées par une cheminée massive, trapue et recouverte du bonnet noir classique des navires de la Kriegsmarine, et se voit armé d'une multitude de canons et de mitrailleuses lourdes. Il change de nom et s'appelle désormais «Barbara»

Rendu à la Belgique après la guerre, il rechange de nom pour s'appeler «Breydel» et attend au quai Cockerill à Ostende qu'on lui trouve quelque mission.

Il attendra longtemps encore, car pour l'instant l'attention est plutôt portée sur le dragage des mines qui infestent les eaux de la mer du Nord.



Alors s'installe à bord une vie calquée le plus possible sur celle de la Royal Navy, sauf pour une chose : le Commandant, un économe, fait élever un cochon dans la cabine du Télémètre arrière et cela pour ne rien perdre des déchets de cuisine !

Chaque matin, c'est la fête. Après le « Rassemblement » et la distribution du travail, on fait sortir Philibert (c'est le nom du cochon) pour sa promenade hygiénique sur la plage arrière et pour nettoyer sa bauge. Alors, à la grande joie de l'équipage, je me déchaîne et poursuis l'animal qui tourne en rond en poussant des hurlements. Le tapage est tel que le Cox Wain doit intervenir, on me retire de l'arène et on me porte au Wardroom où, fièrement, j'accepte les sucres qui récompensent ma victoire sur le cochon.

Quand toutefois Monsieur l'Aumônier veut bien lâcher le sucrier qu'il accapare volontier.

Monsieur l'abbé Delbaere est un très saint homme, long comme un jour sans manger ; il a un visage ascétique comme celui du Cardinal Mercier et porte des lorgnons.

Il se dit affligé d'un début de surdité, ce qui lui permet de ne pas entendre les propos scabreux que profèrent parfois les marins. De même, il n'entend pas qu'on lui demande de passer le sucrier ! Mais j'ai entendu dire par les méchantes langues du Carré que si on lui sussurait : « Monsieur l'Aumônier, voulez-vous un petit Whisky ? »... il l'aurait entendu, même venant du bout de la table.

Le brave abbé, très aimé de tous, a longtemps servi d'aumônier à la grande pêche, où il a certainement dû entendre des vertes et des pas mûres. Il n'en parle jamais, mais il en a rapporté un chalut et le goût de la pêche. Avec l'équipage et l'autorisation du Commandant, il le fait mouiller pour un « trek » lorsque le navire garde pêche peut se permettre d'aller à toute petite vitesse.

La rentrée du filet est une excitante aventure à laquelle bien du monde vient assister.

Le poisson frais pêché est toujours bien accueilli aux tables et apporte un surplus de ration très apprécié.

Ce chalut lui a occasionné, certains jours, de graves ennuis. Débarquant d'une campagne de garde-pêche, il range son filet dans son grenier et n'y pense plus jusqu'au jour où des voisins viennent se plaindre d'être envahis de cancrelats. Le coupable c'est le chalut qu depuis qu'il n'a plus d'emploi, a servi de refuge à une colonie de ces animaux hautement prolifiques. Le pauvre en a été réduit à faire dératiser sa maison et celles de ses voisins.

Les cancrelats étaient la plaie d'Egypte des navires de Sa Gracieuse Majesté. Embarqués clandestinement dans les ports des pays chauds, il profilèrent à bord principalement dans les cuisines et les magasins aux vivres, mais ils se répandaient aussi jusque dans les couchettes, les hamacs et les vêtements.

Avant de se couvrir de leur casquettes, les officiers et les petty officiers les secouaient du bout de leur visière et il en tombait toujours un ou deux « Stowaway » indésirables.

Les matelots, jamais à court d'idées, les utilisaient pour des courses où des bookmakers prenaient les paris. Sur la table du Poste on traçait des pistes séparées par des murettes de savon noir - L'Arrivée était garnie de sucre. Au Départ, les coursiers, enfermés dans des boîtes d'allumettes, étaient libérés au signal.

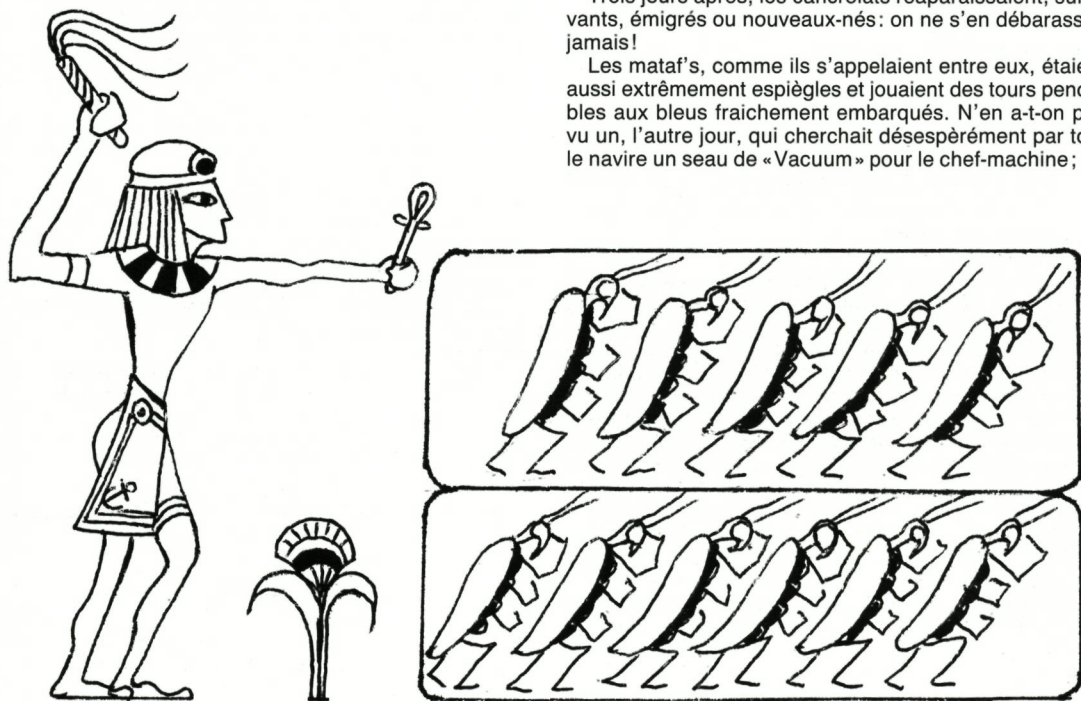
La même excitation qu'au champ de courses régnait au cours de ces jeux et les champions étaient encouragés de cris et de hurlements sauvages.

Il n'y avait pas la T.V. en ce temps là !

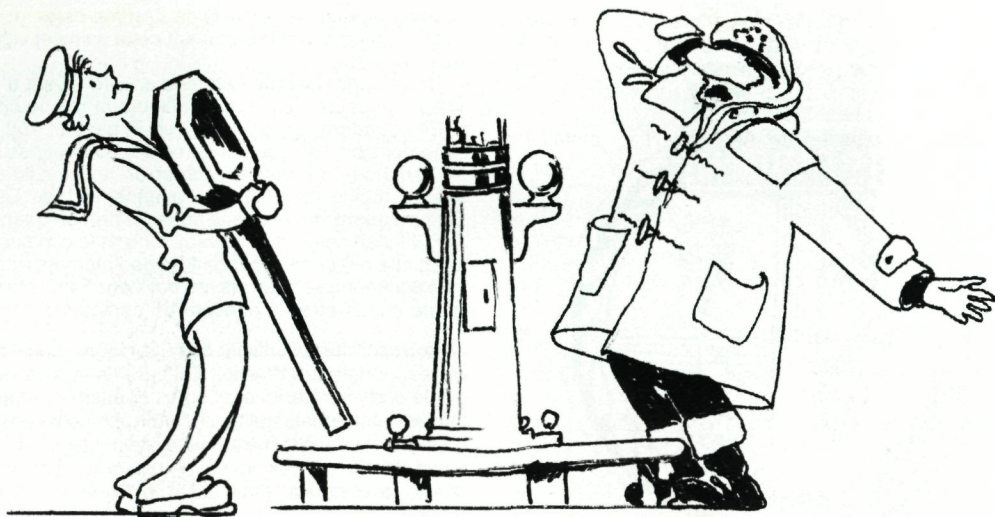
A intervalles réguliers, on dératissait le navire parce que c'était réglementaire, mais surtout pour se débarrasser des cancrelats. On débarquait alors l'équipage et les vivres, on collait des papiers sur les fentes des portes et une firme spécialisée enfumait le navire et remettait ensuite au Commandant les certificats de dératisation qui devaient figurer aux papiers du bord.

Trois jours après, les cancrelats réapparaissent, survivants, émigrés ou nouveaux-nés : on ne s'en débarrassait jamais !

Les mataf's, comme ils s'appelaient entre eux, étaient aussi extrêmement espiègles et jouaient des tours pendables aux bleus fraîchement embarqués. N'en a-t-on pas vu un, l'autre jour, qui cherchait désespérément par tout le navire un seau de « Vacuum » pour le chef-machine ; un



la plaie d'Egypte des navires...



la clef du compas

autre encore qui, cherchait sans succès l'échelle de Beaufort, était revenu dire au navigateur que les canonnières en avaient encore besoin. (les gunners étaient les maîtres des canons Bofors qui garnissaient les ailes et les plates-formes arrière des Algérines.)

On ne compte plus les malheureux qu'on a envoyé chercher la clef du compas auprès des mécaniciens qui les renvoyaient traditionnellement à la passerelle munis de l'immense et lourde clef qui sert à desserrer l'écrou de l'hélice.

Chez les officiers, la blague à la mode a été le « Buzz » : c'est une nouvelle prématurée et souvent fausse, destinée à inquiéter quelque victime. Elle trouve son origine dans les « radio-station's », sources de toutes les nouvelles. On annonce ainsi des mutations intempestives vers des postes indésirables, des promotions inattendues ou injustifiées, des augmentations de paye hautement fantaisistes.

Les bruits, une fois lancés, alimentent toutes les conversations, se déforment, s'amplifient, sans qu'il soit jamais possible d'en contrôler l'exactitude ni de découvrir le coupable. Le « buzz » mourait de sa belle mort, lorsqu'après quelques jours, aucun réel message-radio n'était venu confirmer la chose. On affirme que, quelquefois, il arriva que le faux-bruit, parvenu aux oreilles de « Bruxelles », trouva audience auprès des autorisés compétentes qu'en firent leur patée et confirmèrent la chose par message. Etait bien pris qui croyait prendre !

Le « message » (prononcez « nével messedg ») était la plus belle invention de la Marine et le plus bel héritage de la Navy - Tous les ordres, toutes les informations passaient par les ondes, de station radio à station radio, puis, par estafettes, allaient sans délai, droit à leur destinataire. Il y avait un va-et-vient incessant entre les centrales-radio et les bureaux, tout comme s'ils avaient été des navires à la mer. Pas de lettres, de longs rapports, de notes : tout passait au style télégraphique. C'était simple, direct et de la plus grande efficacité parce qu'extrêmement rapide. Exemple : Routine 050700A.

From CDNC to MMS89 INFO Comsquad 118, MMS 226. BT/MUTATION MAT. VAN PIEPERZELE VICTOR ZM460124 DE M. 189 A M226 E 06 AVR.

Reponse :

Routine 050745A. From MMS 189 to CDNC INFO COMSQUAD 118 MMS 226. BT/YOUR 050700A. MAT VAN Pieperzele inconnu à l'effectif.

Etc - Etc - Etc.

Cela réduisait la paperasserie au minimum : à bord des bateaux on tenait le journal de bord à jour et on rentrait à la fin du mois un « rapport mensuel » qui relatait les activités du mois écoulé.

Puis vinrent les PONGO'S ! Les Pongo's, c'est ainsi que les Blue Jacquets appelaient les Kaks. Or, il en vint des quantités ; ils remplissaient les bureaux, sauf ceux qui étaient techniquement marine.

Il venaient mettre de l'ordre et amenaient avec eux les règlements belges qu'ignoraient complètement les ex-Royal Navy qui se contentaient parfaitement des Kings Regulations.

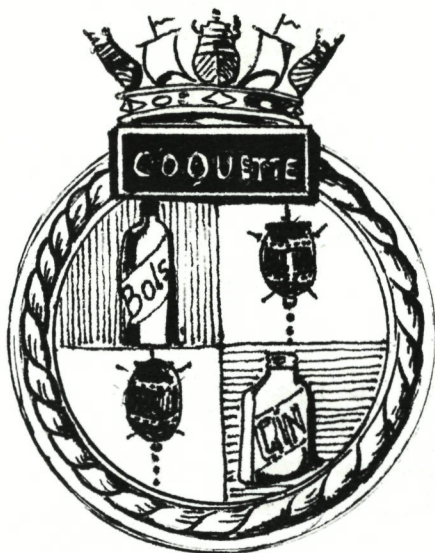
On avait eu bien du mal à convaincre lesdits Pongo's que le degré de priorité à mettre aux messages : routine-urgent-priority-et flash ne correspondait pas aux grades de l'« originateur ». A leurs yeux, « Flash » était l'apanage du général, « Priority » réservé aux colonels, l'« Urgent » pour les majors et le « routine » pour le menu fretin !

A bord, en mer et en escadrille, on correspondait par radio avec la terre, mais les ordres concernant l'escadrille se passaient par Morse, à la lampe Aldis sauf pour les signaux de manœuvre de groupe qui passaient par des dressées de pavillons du code, du plus gracieux effet.

Ces dressées, on les connaissait, bien entendu, par cœur mais il convenait à chaque fois de consulter les bouquins de code, car il arrivait malheureusement parfois à l'un ou l'autre signaleur ou à l'officier de quart de trop se fier à sa mémoire et de se tromper.

Un incident tragi-comique arriva un jour dans les eaux hollandaises où, au cours d'une manœuvre interalliée appelé CASTINET, l'Algérie anglaise MMS Coquette, ayant symboliquement sauté sur une mine, dut rallier IJmuiden. Voulant jouer le jeu jusqu'au bout, le C.O. avertit par message le commandement à terre de son malheur, détailla ses avaries supposées et ses « casualties », ajoutant pour faire bonne mesure qu'il aurait bien besoin de Bols and Gin. Or les télégraphistes hollandais, peu habitués à l'humour britannique crurent à une erreur de transmission et traduisirent le « Bols and Gin » par « blood plasma » - cela leur paraissait bien plus vraisemblable !

Cette interprétation-là causa la panique à la Base navale qui dépêcha sur le quai où l'on attendait l'Anglais, force ambulances, médecins, infirmiers et galonnés de tous niveaux.



Croyez-moi, on rigola dans les coursives et un peu moins chez les Hollandais évidemment! Mais je cause, je cause et je m'écarte de mon sujet qui était l'arrivée des Pongo's.

Il y en avait un qui s'appelait Minet, le Capitaine-Commandant Minet. Il était Commandant de la DIVA (division administrative) et siégeait à la Caserne Mahieu en grand maître de la discipline de cette fourmilière de marins. Il avait la réputation d'avoir collé quatre jours de balles à un matelot pour avoir: «sur le passage du Commandant Minet, imité le cri de cet animal.»

Et si je mens, tu me flingues comme disait mon copain Milo, qui était un fameux blagueur!

Certains parmi eux étaient des figures pittoresques tel le Gros Bill, qui venait des Commandos. C'était un géant au cœur d'or et à la voix de stentor. Il donnait le matin au réveil le P.T., de P.T. pour «Physical Training» ou gymnastique matinale.

Et comme on le faisait chez les Commandos c'était d'ur-d'ur!

Dix files de marins, le torse nu, vous maniaient des poteaux téléphoniques en haut en bas, aux ordres et en cadence. Le brave Minet était tout effarouché de tant de virilité, de tant de combativité; mais lorsqu'il apprit que le Gros Bill n'était pas diplômé moniteur de gymnastique, il

brandit un vieux règlement de l'Armée belge et se mit à l'abri en interdisant dorénavant cette saine et vigoureuse mise en train.

On attendit quelques années encore, avant d'avoir de vrais moniteurs, qui firent d'ailleurs la même chose.

En attendant, on remplaça le P.T. par une trottinade en rang par trois, les coudes au corps, au petit pas de course cadencé, tout habillé, autour de la Cour du Pavillon. C'était moins risqué pour l'avancement du Capitaine-Commandant; mais quelle sueur on prenait quand, en hiver, il fallait courir en manteau long et le cap sur la tête! Et quelle odeur se répandait immédiatement après, lorsque commençait la parade au pavillon! Faut le faire! L'hygiène devait être un concept britannique.

Le Gros Bill était Officier des Equipages, appellation qui correspondait au «Warrant Officer» de la royal Navy, un grade d'officier attribué plus aux capacités qu'aux résultats scolaires, mais qui avait l'infortune de ne pas trouver d'équivalent dans la hiérarchie militaire belge - A l'époque, on ne s'en faisait pas pour si peu et, grâce à sa belle prestance, le Gros Bill était aussi le Porte-Étendard de la Marine.

Et il faut dire qu'il eut du succès auprès des populations lorsque, pour la première fois, les marins défilèrent, musique en tête, à la cérémonie du 11 novembre à Bruxelles.

Débarqué à la gare du Midi, terminus du train d'Ostende, le détachement avait traversé toute la ville jusqu'à la colonne du Congrès, en passant par la rue Haute et le quartier des Marolles. Le Chef de musique, Monsieur Gasia, faisait jouer cette marche sur laquelle les Zwanzeurs avaient mis les paroles: «Charel, ik heb je g... gezien... ... Du succès, ils en avaient nos marins! Dans les rues étroites, les Ketjes gambadaient entre les rangs, les commères s'interpellaient et apostrophaient notre Bill qui en rougissait, disait-il! Je les avais accompagnés ce jour-là, aimant revoir la ville de mes ancêtres et espérant rencontrer le Milou de Tintin. Mais celui-là, il était plutôt du quartier de la gare du Nord.

Bill de Muylder, qu'il s'appelait l'officier des Equipages, Il était de Mont St.-Guibert c'était, un bien brave type et tout le monde l'aimait bien.

La flamme crépite doucement dans l'âtre, mon Frégation s'est assoupie et ne m'écoute plus. Allons, quittons-nous ici! Je vais faire comme lui. Dehors, il pleut; un vilain petit crachin de la mer du Nord un temps à ne pas mettre un chien dehors. So long!

Cheerio!



tous droits de reproduction, d'adaptation
réservés
pour tout pays y compris l'URSS.

La destinée guignarde du géant «Surcouf»

Par le Lt Colonel Hre Paul Eygenraam

Notre excellent collaborateur J.M. de Decker, a publié dans le n° 221 - juillet 1989 de «Neptunus» un article bien documenté présenté sous le titre discret «Fait divers» et relatant. «La mort d'un sous-marin». Cette judicieuse évocation suscite une attention d'autant plus considérable que les submersibles, ces temps derniers, font beaucoup parler d'eux.

Fin juin 1989 la presse unanime a signalé la présence du sous-marin soviétique du type Echo II, en détresse apparente, dans les eaux territoriales norvégiennes à 110 km de Soroya. L'affaire s'avérait sérieuse. Les bâtiments du type Echo II appartiennent à la catégorie des sous-marins atomiques, propulsés par deux réacteurs et armés de surcroît de 8 missiles à tête nucléaire. Le danger de contamination était donc réel, en cas de perdition. L'est-il ?

Avec ses 90 membres d'équipage, le navire de 6.200 tonnes et de 116 mètres de long, naviguait en surface et dégageait un impressionnant panache de fumée.

Alors qu'un F 16 de la chasse norvégienne le repéra, il s'efforçait de gagner à allure lente sa base de Mourmansk. Un hélicoptère Sea King proposa en vain ses bons services. Le 28 juin 1989 une information d'agence annonçait que le bâtiment en difficulté avait été pris en remorque par un cargo soviétique et conduit vers la presqu'île de Kola. Il y eut ensuite les démentis d'usage quant à la radioactivité des eaux parcourues. Il n'y aurait donc pas un Tchernobyl des mers!...

Les audaces de «Greenpeace»

Début juillet, l'organisation Greenpeace, avec l'audace qui caractérise ses groupes d'assaut, réussit à prendre place sur l'avant d'un sous-marin soviétique pour y planter en pleine course son drapeau anti atome. L'équipage, obéissant sans doute aux consignes de la nouvelle doctrine du maître du Kremlin, laissa les intrépides écolos, venus en canot pneumatique, faire leur boulot et regagner le «Moby Dick». Lorsque les audacieux arraisonneurs eurent regagné leur bord, les marins soviétiques se contentèrent d'enlever les couleurs malvenues. L'action dura quelques minutes à peine, le temps de prendre les photos publiées par des journaux du monde entier, car la publicité de «Greenpeace» est particulièrement bien faite.

S'il n'y a plus, depuis belle lurette, de sous marins battant pavillon belge, (- les seuls que nous avons eu nous furent accordés par le traité de Versailles au lendemain de 14/18: de vieilles carcasses dont nous ne fîmes jamais rien et qui achevèrent de se rouiller chez nous en attendant les chalumeaux du ferrailleur.) - la population n'est pas indifférente au monde sous-marin, aux plongeurs qui l'explorent et aux bâtiments qui le sillonnent. Aussi début juillet, le U 9 - S 170 de la Marine fédérale allemande, en

visite au port de Zeebrugge, lors des journées maritimes 1989, ne manque pas de susciter un intérêt considérable. L'Otan montrait ainsi sa diversité, à l'heure où les sceptiques mettent sa portée en doute.

Les navires frappés par le sort

Les drames judicieusement évoqués par Mr de Decker, remettent en mémoire la tragique destinée de ce qui fut à l'époque baptisé «le croiseur sous-marin de grande croisière «Surcouf» (1922-1942). Mis à l'étude lorsque se fondait à Moscou l'Union des Républiques socialistes soviétiques (URSS) et en chantier cinq ans plus tard après la traversée de l'Atlantique par Lindberg (mai 1927) il fut lancé à Cherbourg le 18 novembre 1929 l'année où mourait le «tigre» Georges Ckemencau.

Un an plus tard commençait en France sur la frontière de l'Est, la construction de la ligne Maginot, installant en même temps une atmosphère de fausse confiance. Avec la meilleure chaîne d'abris fortifiés d'Occident sur terre, et le plus grand «croiseur sous-marin» sur mer, les Français s'estimaient, sinon invulnérables, tout au moins à l'abri de toute surprise. Sous la houlette de leur général interarmes Gamelin, ils se crurent en sûreté. Le 10 mai 1940, après les illusions de la drôle de guerre (de septembre 39 à mai 40) les armées du III^{ème} Reich leur firent la démonstration du contraire.

Quelques données techniques

Déplacement de 3304 tonnes en surface et 4318 en plongée, le «Surcouf», - qui paraissait immense à l'époque mais qui est dépassé aujourd'hui, - avait une puissance de 7.600 CV. Longueur 110 m. Vitesse 18 noeuds en surface; 8,5 en plongée. Effectif normal 8 officiers, 26 officiers marinières; 109 matelots. Un pilote d'hydravion. Autonomie: 90 jours. Propulsion: des moteurs Diesel Sulzer de 3800 CV... C'était il y a plus d'un demi siècle.

Il y a une dizaine d'années, le maître principal Dominique Lemaire, du Service Historique de Vincennes établit une notice historique, mettant en relief la destinée particulièrement agitée du «Surcouf». Nous en évoquons ici les principaux passages. Lancé à Cherbourg le 18 novembre 1929, sa mise à l'étude en Commission Supérieure de Marine datait du 7 juillet 1922. Son prix le revient fut de cinq fois supérieur à celui d'un sous marin ordinaire. Sa croisière inaugurale eut un retentissement particulier. Appareillant de Cherbourg le 4 octobre 1932 pour Casablanca, Agadir, Dakar et Konakry, son commandant le capitaine de frégate De Belot, remit solennellement le 11 octobre, au Résident Général Français au Maroc, le sabre de l'enseigne de vaisseau Ballande, héros du débarquement au pays du sultan en août 1907. Trois ans plus tard, en 1935 un premier malheur humain endeuilla une croisière vers les Antilles.

les. Un quartier maître torpilleur tomba à la mer, en face du cap Villano et ne put être repêché. Un drame du même genre éprouva notre flottille dans le golfe persique en 1988 lors de l'opération «Octopus». En 1937 le «croiseur sous-marin» qui avait fait l'objet de cinq études différentes entre 1922 et 1927 et ne fut définitivement armé que le 31 décembre 1931, fit encore l'objet d'une refonte importante sous les ordres de l'ingénieur en Chef du génie maritime Gille: 1. Surélévation de la baignoire de navigation; 2. Suppression des grands mâts de TSF; 3. Déplacement vers l'arrière de la grue d'hydravion.

La 2me guerre mondiale

En 1939 la déclaration de guerre de la France à l'Allemagne, en raison du traité d'assistance qui la liait à la Pologne, trouva le «Surcouf» dans la mer des Sargasses, non point prêt à l'action, mais obligé de gagner Port de France aux Antilles en raison du mauvais état de ses moteurs, et des déficiences de sa batterie d'accumulateurs. Pour remettre les choses en ordre, l'équipement de l'Arsenal de Brest était nécessaire. Il mit le cap sur le grand port du Finistère en participant à un convoi lent de 26 bâtiments allant de Kingston en Jamaïque. En traversant l'Atlantique, ce convoi fut éprouvé par un drame comme il y en eut beaucoup au cours des cinq années de guerre: le pétrolier géant Emile Miguet, fort en avance du convoi en raison de sa vitesse, fut torpillé à 300 milles à l'Ouest de l'Irlande par un U boot de la dangereuse flottille de l'amiral Doenitz, futur successeur du chef de la Kriegsmarine l'amiral Reader, et même, aux dernières heures du IIIème Reich, remplaçant désigné du Führer.

L'exode en catastrophe

Le 18 juin 1940, c'est à dire huit mois plus tard, lorsque le maréchal Pétain demanda les conditions d'armistice, le «Surcouf» était toujours en réparation et en grand carénage. Il dut quitter Brest en catastrophe. Les divisions blindées allemandes ayant traversé Rennes, se trouvaient aux portes de la ville. Le «réduit breton», cher au général de Gaulle, secrétaire d'Etat à la guerre, et à Winston Churchill, qui y voyait une tête de pont pour un retour offensif sur le continent, s'évanouissait avant d'être tracé. Rappelons que c'est au général Altmeyer que fut confiée la matérialisation de ce «réduit» et qu'il fit appel aux Belges de la 7me division du général Van Daele en réorganisation à Malestroit. Mais le téméraire projet imaginé en extrême, fut étouffé dans l'oeuf. Le 19 juin 1940, à 17h50, le vice amiral d'escadre Traub, préfet maritime, signalait la reddition de Brest. La résistance prévue le 18 juin pour une dizaine d'heures par le général Charbonneau permit un exode maritime sans précédent dans les annales de la «cité du tonnerre»: 162 bâtiments de guerre et de commerce, avec en tête le prestigieux cuirassé «Richelieu», sauvé par les élèves de l'Ecole Navale et le «Surcouf» aux ordres du capitaine de frégate Martin, qui crut un moment devoir saborder son prestigieux bâtiment mais le sauva en dernière instance en le conduisant vers Plymouth.

La journée des équivoques

Le 3 juillet 1940 est pour la Marine Nationale Française une journée doublement tragique, une journée d'équivoques sanglantes. A Mers El Kébir, sur le Golfe d'Oran, l'escadre anglaise de la Méditerranée, bombarde et détruit l'escadre française de la Mare Nostrum. L'amiral Gensoul n'a pas accepté l'ultimatum de laisser désarmer ses bâtiments lancé par l'amiral Summerville. Obéissant aux ordres, les Français refusent. La canonnade de la Royal Navy tua 1300 marins français.

C'est aussi le 3 juillet 1940 que le «Surcouf», amarré à Plymouth, subira un assaut meurtrier «Il (le Surcouf) écrit Dominique Lemaire, est saisi par surprise, trahis-

son et de vive force par les Anglais de la Royal Navy. Cette saisie s'accompagne d'incidents sanglants qui coûtèrent la vie à deux officiers anglais et à un officier français» (Fin de citation).

Le 27 juillet 1940 la Royal Navy remet «le Surcouf», marqué par le drame qui venait de se jouer à son bord, aux Forces Françaises Libres du général de Gaulle et de l'amiral Muselier; Il n'y eut que 14 membres de l'ancien équipage qui rembarquèrent. Les autres, traumatisés par les événements du début de mois, refusèrent de monter à bord. Il fallut dès lors, remettre le «Surcouf» en état mais aussi et surtout recruter un équipage capable de le mener en opération. Trouver 125 hommes parmi lesquels de nombreux spécialistes, n'était pas une mince affaire. Il y eut quelques bavures dont les conséquences furent funestes au sort du bâtiment. Le 7 janvier 1941 le croiseur sous-marin quitta Plymouth et reprit l'entraînement. Le 19 février, l'imposant bâtiment, peu apprécié des Britanniques, reprit la mer au service des alliés.

Au Service des alliés

Le «Surcouf» fut désigné par l'Amirauté et avec l'accord des Français libres, pour la protection des convois entre le Canada et la Grande-Bretagne. Une mission dangereuse où les méprises étaient aussi à craindre que les surprises. L'expérience aidant, l'Autorité allait dans la suite supprimer l'escorte de sous-marins, les navires en surface ne distinguant pas toujours, avec la rapidité et la sûreté voulues, les bâtiments amis et ennemis. Car, pendant la longue bataille de l'Atlantique, les U-boten de l'amiral Doenitz veillaient.

Le 3 mars à Halifax, nouveau malheur, un accident aux bacs des accumulateurs provoque un début d'incendie. L'Amiral Muselier le rappelle en avril tandis que les Anglais, de guerre lasse, veulent le transformer en transporteur de troupe. Le «Surcouf» est de retour à Plymouth le 17 avril après avoir été engagé à la mitrailleuse par un hydravion allemand. Et ce n'est pas fini. Le 20 et le 28 avril 1941 alors que le «Surcouf» est dans l'arsenal de Devonport, une attaque massive de la Luftwaffe de Goering endeuille l'équipage et occasionne des dégâts. Un quartier maître est tué, plusieurs matelots blessés et la coque endommagée. Les Anglais reviennent alors à la charge pour désarmer le «croiseur sous-marin» français. Son commandant de l'époque, le capitaine de frégate Ortol, futur amiral, s'y oppose avec force, tant et si bien que son bâtiment est remis en état: le 14 mai 1941 il appareille pour les Bermudes.

La fin tragique du Surcouf

Le 21 novembre 1941 la guigne continue à éprouver le bâtiment: il est accosté par un sous marin américain avec une violence telle que ses ballasts sont endommagés. Les réparations sont laborieuses en raison de l'inexpérience de certains membres de l'équipages recrutés à la hâte ou formés trop sommairement: trois pêcheurs de l'île de Sein, signale Dominique Lemaire, avaient été embarqués sous l'étiquette «électriciens» sans posséder la moindre notion de la profession.

Le 14 janvier 1942 le «Surcouf» mouille à Halifax; venant de Saint Pierre et Miquelon? Un paquet de mer a défoncé la tourelle de son artillerie, les canons de 203 mm sont bloqués, des panneaux et des portes ont été arrachés, le télé-mètre déréglé etc. La «mer cruelle» décrite par Montserat, s'acharne sur le sous-marin réputé à l'époque le plus grand du monde. Réparé à la hâte, il appareille à nouveau pour les Bermudes où il arrive le 12 février 1942.

Dans la nuit du 18 au 19 février 1942 le «Surcouf», alors aux ordres du capitaine de frégate Blaison, est coulé dans la mer de Caraïbes (Golfe du Mexique) après avoir été abordé par le SS américain «Thomson Lykes» qui naviguait tous feux éteints. Le bâtiment avec 126 officiers et marins à bord fut perdu corps et bien. Il n'y eut pas un seul survivant.

INFO MARINE



Un nouveau Chef d'Etat-Major à la Force Navale: le Vice-amiral J. De Wilde

De nieuwe Stafchef bij de Zeemacht: Vice Admiraal J. De Wilde

Op 1 oktober 1989 volgde vice-admiraal Jozef De Wilde, vice-admiraal Edmond Poulet op als Stafchef van de Zeemacht.

De Vice-admiraal is helemaal geen onbekende en heeft reeds een indrukwekkende carrière achter de rug.

LEVENSLÖOP VAN VICE-ADMIRAAL JOZEF DE WILDE

Geboren in 1931 te WANZELE (Oost-Vlaanderen).

Na studies aan de Koninklijke Militaire School, 92ste Promotie Alle Wapens, vat hij zijn vorming tot Marineofficier aan op de Academie der Canadese Strijdkrachten te VICTORIA (Brits Colombië) en te HALIFAX (Nieuw Schotland).

Na zijn benoeming tot Aspirant in december 1954 vervult hij diverse staffuncties aan boord van eenheden van de Belgische Zeemacht. In 1964, behaalt hij het brevet van Officier specialist in de mijnenbestrijding. Vervolgens, voert hij het bevel over verscheidene mijnenvegers en over het opzoekingsschip «MECHELEN».

Bevorderd tot Korvetkapitein in 1970, neemt hij de functie waar van Tweede Commandant van het bevoorradingsvaartuig ZINNIA. In 1972 voert hij het bevel over het Smaldeel mijnenvegers.

Aan wal bezet hij achtereenvolgens de posten, van Officier-Adjunkt Operaties te OOSTENDE, Instructeur op de Mijnenbestrijdingsschool, Hoofd van de Sektie Officiersopleiding bij het Centrum voor Marinevorming te BRUGGE, Commandant van de Nautische School, Hoofd ondersectie Instructie op de Staf van de Zeemacht.

Van 1969 tot 1976 was hij onderwijsgelastigde aan de Koninklijke Militaire School voor de vakken Navigatie en Hydrografie.

Bevorderd tot Fregatkapitein in 1976, doet hij tot 1979 dienst op de Staf van de Geallieerde Opperbevelhebber van het Kanaal te NORTHWOOD, Engeland als Stafofficier Plannen voor de mijnenoorlog.

Hij voerde het bevel over het fregat WESTDIEP van maart 1980 tot juli 1981 en was tevens Commandant van het Smaldeel Fregatten.

Op 26 december 1980 werd hij benoemd tot Kapitein ter Zee.

Le 1er octobre 1989, le vice-amiral Jozef De Wilde a succédé au vice amiral Edmond Poulet au poste de Chef d'Etat-Major de la Force navale.

Loin d'être un inconnu, le Vice-amiral a déjà derrière lui une carrière bien remplie.

CURRICULUM VITAE DU VICE-AMIRAL JOZEF DE WILDE

Né en 1931 à WANZELE (Province de la Flandre Orientale).

Après des études à l'Ecole Royale Militaire, 92ème Promotion Toutes Armes, il entame sa formation d'Officier de marine à l'Académie des Forces Armées Canadiennes à VICTORIA (Colombie Britannique) et à HALIFAX (Nouvel Ecosse).

Après sa nomination au grade d'Aspirant en décembre 1954, il occupe différentes fonctions d'officier d'Etat-Major à bord des unités de la Force Navale belge. En 1964 il acquiert la qualification d'Officier spécialiste en guerre des mines.

Ensuite, il prend le commandement de plusieurs dragueurs de mines ainsi que du navire de recherche «MECHELEN».

Promu Capitaine de Corvette en 1970, il exerce alors la fonction de Commandant en second du bâtiment de soutien logistique ZINNIA et devient Commandant d'une Division de dragueurs en 1972.

A terre, il remplit successivement les fonctions, d'officier Adjoint Opérations à OOSTENDE, instructeur à l'Ecole de la Guerre des Mines, Chef de la Section Entraînement Officiers au Centre de Formation Navale à BRUGGE, Commandant de l'Ecole Nautique, Chef de la Sous-Section Instruction à l'Etat-Major de la Force Navale.

De 1969 à 1976, il a été chargé d'enseignement (part-time) à l'Ecole Royale Militaire pour les branches Navigation et Hydrographie.

Nommé au grade de Capitaine de Frégate en 1976, il fait du service jusqu'en 1979 au sein de l'Etat-Major du Commandant en Chef Allié de la Manche (CINCHAN à NORTHWOOD Royaume Uni) en tant qu'Officier d'Etat-Major pour les plans de la guerre des mines.

Il a également commandé la frégate WESTDIEP de mars 1980 à juillet 1981, et assumé le commandement de la Division des Frégates.

Van augustus 1981 tot maart 1984 nam hij de functie waar van Hoofd der Sectie Plannen en Programma's bij de Staf van de Zeemacht.

Hij volgde de stafcursus aan het «NATO DEFENSE COLLEGE» te ROME.

Admiraal De Wilde heeft van 1 april 1984 tot 31 augustus 1986 de post van Adjunkt-Stafchef van de Zeemacht bezet en werd bevorderd tot Divisieadmiraal op 26 december 1985. Sinds 1 september 1986 neemt hij de functie waar van Chef van de Algemene Dienst Personeel bij de Generale Staf.

Op 26 september 1989 werd hij bevorderd tot Vice-Admiraal.

Hij is gehuwd met Nelly VAN DEN EECKHAUT. Hij heeft 4 kinderen en woont te MIDDELKERKE.

Le 26 décembre 1980, il est promu au grade de Capitaine de Vaisseau.

De août 1981 à mars 1984 il occupe la fonction de Chef de la Section Plans et Programmes auprès de l'Etat-Major de la Force Navale.

Entre-temps il suit le cours d'Etat-Major au «Collège de Défense de l'OTAN» à ROME.

L'Amiral DE WILDE exerce ensuite d'avril 1984 au 31 août 1986 la fonction de chef d'Etat-Major Adjoint de la Force Navale.

Il est promu au grade d'Amiral de Division le 26 décembre 1985.

Depuis le 1er septembre 1986, il exerce la fonction de Chef du Service Général du Personnel auprès de l'Etat-Major Général, et devient maintenant Chef d'Etat-Major de la Force Navale, comme Vice-Amiral.

Il est promu au grade de Vice-Amiral à la date du 26 septembre 1989.

Il est marié avec Nelly VAN DEN EECKHAUT.

Il a 4 enfants et habite à MIDDELKERKE.

AFSCHEIDSPLECHTIGHEID VICE-ADMIRAAL E. POULLET CEREMONIE DE DEPART DU VICE-AMIRAL E. POULLET

Op 28 september jl. had in de Marinebasis van Zeebrugge de afscheidsplechtigheid plaats van Vice-Admiraal E. Poulet, en tevens de intrede van de nieuwe Stafchef, Vice-Admiraal J. De Wilde, dit in aanwezigheid van Luitenant-Generaal Charlier, Chef van de Generale Staf.

Na de schouwing van eredetachementen, de begroeting van Lt.-Generaal Charlier en de talrijke genodigden, hield Vice-Admiraal Poulet een toespraak die we hier graag integraal publiceren.

Le 28 septembre dernier, la cérémonie de départ du Vice-Amiral E. Poulet a eu lieu à la base Naval de Zeebrugge en même temps que l'entrée en fonctions du nouveau Chef d'Etat-Major, le Vice-Amiral J. De Wilde, en présence du Lieutenant-Général Charlier, Chef de l'Etat-Major général.

Après l'inspection des détachements d'honneur, l'accueil du Lieutenant-Général Charlier et des nombreux invités, le Vice-Amiral Poulet a prononcé un discours que nous avons l'honneur de publier intégralement ci-dessous.

Mijnheer de Generaal, Chef van de Generale Staf,
Mijnheer de Gouverneur,
Admiraal De Wilde,
Admiraals,

Mevrouwen en Mijne Heren de officieren, onderofficieren,
kwartiermeesters en matrozen van de Zeemacht.

Dames en Heren,

De volksmond zegt bij het afsterven van een Koning, en dus bij de Troonwisseling, «de Koning is dood, leve de Koning!» Dit wil zeggen, dat het volk in zijn wijsheid en verstand, meent dat er niet te veel tijd mag besteed worden aan het treuren, en het onmiddellijk weer feest moet zijn voor de nieuwe Koning.

Daarom is het vandaag feest in de Zeemacht.

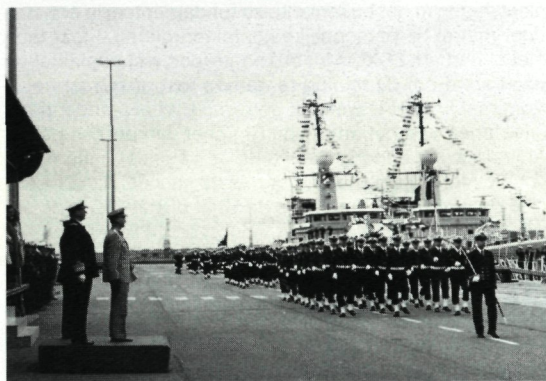
Daarom ben ik blij hier in uw aller naam Luitenant Generaal Charlier, Chef van de Generale Staf te verwelkomen om aan dit feest deel te nemen.

Je remercie donc le Lieutenant-Général Charlier, Chef de l'Etat-Major Général d'avoir voulu présider cette cérémonie navale de remise des attributions et responsabilités de

Chef d'Etat-Major de la Force Navale au Vice-Amiral De Wilde. Je le remercie de témoigner ainsi son intérêt pour ce qui se passe dans la marine, intérêt que nous méritons largement, c'est ma conviction.

C'est aussi à dessein qu'à cette cérémonie n'ont pas été invités des externes à la Force Navale, sauf les responsables de la Province, de la ville et du port où nous vivons et travaillons. Le but est évident: mettre au centre d'intérêt de cette journée ceux qui sont directement concernés par l'arrivée du nouveau Chef d'Etat-Major, c'est à dire le personnel de la marine, et donc lui réserver toutes les places disponibles. Ik denk niet dat ik U Admiraal De Wilde formeel moet voorstellen. Velen onder U hebben met hem gevaren. Velen hebben hem ook persoonlijk benaderd de laatste 4 jaren, in zijn zeer belangrijke functie van Inspecteur van de Zeemacht, of beter bekend ZSX, waardoor hij mij minstens om de twee maanden op de hoogte kon brengen van de persoonlijke problemen, die U hem voorlegde en die dikwijls niet konden opgevangen worden door de logge, dikwijls ondoorzichtige, en soms machteloze administratieve molen van Landsverdediging.





Admiraal De Wilde maakt deel uit van de generatie officieren die met veel succes hun basisvorming van officier in grotere buitenlandse Marines genoten; formule die helaas niet meer bestaat, in zijn geval was dat de Canadese Marine.

Hij is ook mijnenbestrijdingsofficier van de Mijnenchool van de Koninklijke Marine in Den Helder, cursus die hij daarna zelf doceerde aan de ondertussen binationaal geworden EGUERMIN te Oostende. Uiteindelijk volgde hij de Stafkursussen van de Koninklijke Marine in Den Haag en van het Nato Defense College te Rome.

Hij heeft het bevel gevoerd zowel over mijnenbestrijdingseenheden als over de fregatten. Hij heeft ook drie jaar gediend op de Staf van CINCHAN in Northwood.

Met deze uitzonderlijke ruime ervaring in de Zeemacht, op zee en aan de wal, met de inbreng van zijn vormingen en plaatsingen in het buitenland, zo fundamenteel in een marine, met al de persoonlijke kontakten die hij 4 jaar lang met U had als ZSX, is hij buitengewoon wel geplaatst en voorbereid om de leiding te nemen van onze marine.

Admiraal ik heet U welkom en wens U veel sterkte in het uitoefenen van het ambt van Stafchef van de Zeemacht. Amiral, soyez donc le bienvenu. Je vous souhaite beaucoup de force et courage, garants du succès, dans l'exercice de vos hautes fonctions de Chef d'Etat-Major de notre Marine.

Mesdames et Messieurs, les officiers, sous-officiers, quartier maîtres et matelots de la Force Navale.

Durant la période où j'ai exercé la fonction de Chef d'Etat-Major, la Force Navale a vécu et participé à un certain nombre d'événements, sur le plan national, et sur le plan international, ce qui est naturel pour une marine.

Dans le domaine opérationnel, il y a eu des opérations réussies, bien que l'une d'elle fut dramatique: l'opération de sauvetage lors de la catastrophe du «Herald of Free Enterprise», puis les 15 mois d'opérations dans le Golfe Persique, les recherches pour retrouver l'épave du Tjil Uylenspiegel. Nous avons aussi connu des revers comme l'abandon forcé de la campagne FAIRWIND 88 vers l'Australie, avec l'Escadre Néerlandaise, le report des investissements sélectifs et cependant limités pour les frégates, les difficultés persistantes et les retards en approvisionnements des pièces de rechange pour les chasseurs de mines tripartites, les complications et amertumes que cela représente pour ceux qui sont concernés.

Ce qui saute aux yeux lorsqu'on analyse ce qui s'est passé, c'est que ce qui a bien marché, ce qui va dans notre marine est dû à votre capacité professionnelle, à votre disponibilité, à votre dévouement et à votre motivation. Les revers que nous avons subis trouvent le plus souvent leur cause dans des décisions politique ou budgétaires malheureuses.

Daarom wil ik U zeggen op het ogenblik dat ik U verlaat, dat mijn grote bezorgdheid voor de onmiddellijke toekomst gaat naar de persoonlijke en personeelsgebonden problemen van U allen, mannen en vrouwen die het land dienen in het marine-uniform. Landsverdediging met zijn ca. 100.000 man is een zeer groot bedrijf, zonder twijfel het grootste in België.

Men heeft dan gedacht dat een algemene en ver doorgevoerde centralisatie, een uniformisatie van de beleids- en administratieve regels, niet alleen kostenbesparend zou zijn, maar voor het personeel geluk en rechtvaardigheid zou meebrengen.

Niets is minder waar. Deze nefaste tendens heeft geleid tot depersonalisatie, deshumanisatie, soms desinteresse

voor het personeelsbeheer, in een of ander van zijn aspecten.

Deze trend moet nu omgekeerd worden. Want het is goed management van waardevol menselijk potentieel dat het succes van de Zeemacht van morgen zal bepalen.

Naar mijn mening is alles wat men in dit verband doet in de Krijgsmacht, en in het bijzonder in de Zeemacht, sinds zowat een jaar goed, maar toch onvoldoende.

Daarom wens ik hier te stellen dat het mijn overtuiging is dat de centrale figuur van de hervorming en van de herwaardering van het personeelsbeleid de eenheidscommandant moet zijn. Hij is de man die het schip en zijn bemanning aanvoert, alle dagen, tot en met het gevecht op zee. Hij is op zee, 24 uren per dag met zijn mensen; met allen aan boord neemt hij deel aan het gemeenschappelijk leven van de zeeman op zee, zowel wanneer er niets gebeurt, als wanneer er storm op zee is.

Hij moet leiding geven, coördinatie en samenwerking verwekken, gehoord en ook gehoorzaamd worden, zelfs en vooral wanneer de bemanning de dood voor ogen heeft indien dit ooit moest gebeuren. En de operaties in de Perzische Golf leerden ons dat zulke situaties vlugger voorkomen dan men denkt.

Daarom is de eenheidscommandant, ik bedoel de commandant van het schip, hoe klein ook, de centrale figuur in iedere marine.

Niet alleen moet hij operationeel, wapentechnisch, en als zeeman bekwaam zijn, hij moet een uiterst bekwame leider zijn, die zijn personeel kent, leidt, en er zorg kan voor dragen, d.w.z.; dat hij ook vertrouwd is met de persoonlijke situatie van allen a/b, en dat hij op de hoogte is van eenieders militaire rechten en mogelijkheden. Zo ontstaat de permanente dialoog tussen de scheepsbevelhebber en zijn mensen, zo ontstaat de ploeg die door alle gevaren en moeilijkheden heen, de opdracht van het schip zal uitvoeren. Met de nodige aanpassingen gelden dezelfde principes natuurlijk ook aan de wal. Maar om dit alles te doen, om de volwaardige eenheidscommandant te zijn waaraan ik denk, moet de gehele hiërarchie hem de kennis, de moderne technische administratieve middelen, en de tijd voor de dialoog geven. Maar hij moet er ook niet tegen opzien zijn vrije tijd eraan op te offeren.

Enfin si vous me le permettez, je parlerai une dernière fois, comme le vieux aux plus jeunes. Il y a une règle d'or pour bien commander. Je la considère comme la plus importante, si pas la seule. Ne donnez jamais un ordre que vous ne soyez pas capable d'expliquer et de justifier. Donnez cette explication chaque fois que vous le pourrez. En temps de paix, dans la vie journalière, à l'entraînement, même pendant les périodes de working up il y a en fait toujours assez de temps pour expliquer. Le résultat sera que non seulement vous serez mieux compris, que les ordres seront mieux exécutés, mais qu'en cas de situation de crise, quand le temps presse l'ordre sera compris sans explication, et surtout qu'au combat, si le Commandant disparaissait ou devenait incapable de commander, la mission du navire serait exécutée sans hésitation, puisque tous savent non seulement comment, mais connaissent aussi le pourquoi. C'est donc une règle fondamentale.

Mais, au moment de quitter la marine je voudrais encore féliciter et remercier toutes les épouses des marins que nous sommes. Quelle que soit l'évolution de la technique le métier de marin exigera toujours des séparations parfois longues, parfois fréquentes, toujours dures pour les jeunes couples, quand l'épouse reste seule à terre avec toutes les responsabilités des enfants, de la maison, du ménage, en plus souvent d'une profession, financièrement de plus en plus indispensable.

Ik wil de gelegenheid niet laten voorbijgaan om mijn bewondering uit te drukken aan alle echtgenoten die de zware last van zeemannsvrouw op zich genomen hebben en die, door alle moeilijkheden, opofferingen, en gevoelens van verlatenheid heen, het volhouden. Zonder hun moed, hun volharding en hun liefde zou er in dit land geen marine kunnen bestaan, wat ons klein land nog een stuk kleiner zou maken.

Dames en Heren, aan de bemanningen, aan de ploegen, aan de schepen, aan de eenheden waarvan U deel uitmaakt onder de leiding van uw gewaardeerde eenheids

commandanten, aan U allen, aan uw families wens ik geluk en voorspoed, veel goede dagen op zee, en aan deze die het uitzonderlijk zeemannsberoep gekozen hebben een mooie carrière in de Zeemacht.

Mesdames et Messieurs, aux équipages, aux équipes, aux navires, aux unités dont vous faites partie, sous le conduite de vos commandants qui méritent votre appréciation, à vous tous, à vos familles je souhaite bonheur et prospérité, beaucoup de bons jours, en mer et à ceux qui ont choisi le métier exceptionnel qu'est celui de marin, une belle carrière à la Force Navale.



Na deze toespraak volgde het defilé van de eredetachementen, gevolgd door een receptie aangeboden door de Nieuwe Stafchef Zeemacht, Vice-Admiraal J. De Wilde. Tijdens deze ontvangst werd namens de Zeemacht, aan de uittredende Stafchef, Vice-Admiraal E. Poulet, een kunstwerk van de gekende Antwerpse schilder Franck Mortelmans (1898-1986) geschenken.

Ce discours a été suivi d'un défilé des détachements d'honneur et d'une réception offerte par le nouveau Chef d'Etat-Major de la Force Navale, le Vice-Amiral J. De Wilde. Lors de cette réception, une œuvre d'art du peintre anversois renommé Franck Mortelmans (1898-1986) a été offerte au Chef d'Etat-Major démissionnant, le Vice-Amiral E. Poulet.

**VICE-ADMIRAAL J. DE WILDE SPRAK HIERNAVOLGENDE REDE UIT:
LE VICE-AMIRAL J. DE WILDE A PRONONCE LE DISCOURS SUIVANT:**

Admiraal,

Op het ogenblik dat u dicht bij het eindpunt bent gekomen van een schitterende loopbaan van meer dan veertig jaar marineofficier, is het voor mij een bijzonder voorrecht namens de ganse Zeemachtfamilie tot U en tot Mevrouw Poulet enige woorden van zeer oprechte waardering te mogen richten.

Uw uitzonderlijke carrière is de vrucht van een nooit afnemende inzet, gedragen door een ideaal van dienstbaarheid ten aanzien van de marine en ten aanzien van het land.

Uw uitgebreide professionele kennis, uw weergaloze werkracht en uw indringende visie op het strategische marietijde gebeuren hebt U voortdurend en in de meest verschei-



dene middens aangewend; niet alleen om waar nodig de legitimiteit van een Belgische marine aan te tonen, maar vooral om de betekenis te onderstrepen, voor 's lands belang, van een doordachte en dynamische maritieme politiek.

Zeër dikwijls hebt U daarbij flink tegen de stroom op moeten roeien, want het is voldoende bekend dat de maritieme gedachte niet tot de meest levendige van de doorsnee Belgische burger behoort - het is ook bij herhaling gebleken dat de politieke autoriteit niet altijd bijster bezorgd is om onze maritieme belangen - en de strategische overwegingen van de hoge legerleiding reikten zeer vaak niet verder dan een eng statisch en continentaal gericht verdedigingsconcept.

Concreet binnen de Zeemacht hebt U, in zeer moeilijke tijden, alles in het werk gesteld om met steeds geringer wordende budgettaire middelen de grootst mogelijke materiële gereedheid van de vloot te verzekeren en de operationele geoefendheid van schepen en bemanningen te maximaliseren.

Uw uitgesproken zorg om deze materiële noden, om de morele weerbaarheid en om de sociale opgang van al het zeemachtspersoneel en van de scheepsbemanningen in het bijzonder is ons allen genoegzaam bekend.

Amiral, la Force Navale toute entière vous est reconnaissante de tout ce que vous avez réalisé et vous estime pour la manière dont vous avez montré l'exemple comme officier et comme grand chef... tout au long de votre brillante carrière.

Vous avez commandé à la mer, vous avez dirigé jusqu'au plus haut niveau à terre; votre professionnalisme, votre persévérance et votre sagesse ont été perçues et appréciées par vos équipages et par vos collaborateurs d'Etat-Major. Des qualités remarquables qui caractérisent votre personnalité sont votre esprit ouvert et votre disponibilité à l'égard des autres ainsi que votre fidélité à la parole donnée - et ce qui nous a le plus marqué c'est votre amour profond de la Force Navale et de tout ce qu'elle représente.

Amiral, vous avez rendu à cette marine d'impressionnants services; comme commandant de bord, comme Navcomant et ZSP, comme ingénieur chef de projet pour la construction de nos frégates, comme **comopsnav** et ZSA, comme sous-chef d'Etat-Major à l'Etat Major Général, et Représentant Militaire Belge à l'OTAN, comme Chef d'Etat Major et Aide de camp du roi.

Mais il est bien évident que cet effort prolongé et cette disponibilité ininterrompue, puis n'auraient pu être maintenus sans l'aide, l'appui et les encouragements de cette grande dame qu'est votre épouse. Car comme le disent si bien les britanniques «it takes someone else's lifetime to educate an admiral».

Madame, comme toute épouse de marin vous avez connu le poids de l'absence de votre mari lorsqu'il était en mer ou en mission à l'étranger. Vous avez toujours été pour lui le phare de son port d'attache. Et, en particulier, au cours des dernières années vous avez rempli un rôle important auprès de l'amiral en tant que représentatrice de notre pays et de sa marine. Vous avez contribué continuellement et avec beaucoup de style au maintien de l'image de marque de la Force Navale.

Nous vous en sommes tous très reconnaissants.

Admiraal en Mevrouw, over weinige dagen stapt U samen een nieuwe levensfase in. Naar ik vermoed wordt dat eerst wel even wennen, maar gezien de U beide kenmerkende vitaliteit, ben ik er van overtuigd dat u binnen de kortste tijd perfect aangepast in uw nieuwe situatie zult weten te functioneren. Namens allen hier aanwezig en namens al het personeel van de Zeemacht - burgerlijk en militair - actief, reserve en buiten dienst - wens ik U beiden, alsook aan uw familie, een uitstekende gezondheid toe - moge daarenboven elk initiatief dat u zult nemen en elke activiteit die U zult aanvangen tot een nieuw succes uitgroeien. Als aandenken aan uw rijkgepulde actieve loopbaan bij de marine wou ik u, admiraal, vanwege de Zeemacht graag een bescheiden, maar in alle oprechtheid aangeboden; geschenk overhandigen.



LEVENSLLOOP VAN VICE-ADMIRAAL E. POULLET Vleugeladjudant van de Koning

Admiraal POULLET werd op 17 augustus 1928 te UKKEL geboren.

Hij genoot middelbaar onderwijs in de Grieks-Latijnse Afdeling aan het Sint Jan Berchmans College van de Paters Jezuïeten te BRUSSEL.

Daarna volgde hij de wiskundekursussen ter voorbereiding op de Militaire School aan het Sint Joris Instituut van de Broeders der Kristelijke Scholen te BRUSSEL.

In 1947 werd hij toegelaten tot de Koninklijke Militaire School, Polytechnische Afdeling waar hij met grote onderscheiding als ingenieur in «Bewapening en Ballistiek» afstudeerde.

In 1952 vervoegde hij de Zeemacht en volgde de Applicatieschool in de Franse Marine, aan boord van de kruiser «Jeanne d'Arc».

Na diverse inschepingen specialiseerde hij in 1958 in de Mijnenbestrijding op de Mijnen school van de Koninklijke Nederlandse Marine, te Den Helder.

Na het Commando te hebben gevoerd over diverse mijnenvegers volgde hij de kursussen van de Belgische Krijgsschool te BRUSSEL, van de Franse «Ecole Supérieure de Guerre Navale», en de «Cours Supérieur Interarmées» te PARIJS. In 1965 behaalde hij het Staffbrevet.

CURRICULUM VITAE DU VICE-AMIRAL E. POULLET Aide de Camp du Roi

L'Amiral POULLET est né à Uccle le 17 août 1928.

Il fait ses études secondaires à la Section Latin-Grec du Collège Saint Jean Berchmans des Pères Jésuites à Bruxelles. Ensuite, il suit les cours préparatoires à l'Ecole Militaire au «St Joris Instituut» des Frères des Ecoles Chrétiennes à Bruxelles.

En 1947, il est admis à l'Ecole Royale Militaire - Section Polytechnique, où il se spécialise comme Ingénieur en «Armement et Balistique», grade qu'il acquiert avec la grande distinction.

En 1952, il rejoint la Force Navale et suit les cours de l'Ecole d'Application de la Marine Française, à bord du Croiseur «Jeanne d'Arc».

Après divers embarquements, il entame des cours de spécialisation en lutte contre les mines, à l'Ecole des mines de la Marine Royale Néerlandaise à Den Helder.

Il commande ensuite divers dragueurs de mines et l'avisio DUFOR.

En 1965, il obtient le Brevet d'Etat-Major après avoir suivi les cours de l'Ecole de Guerre belge, de l'Ecole Supérieure de Guerre Navale française et du Cours Supérieur Interarmées à Paris.

Na als Korvetkapitein, Commandant van de Marinebasis ANTWERPEN te zijn geweest van 1966 tot 1967, bekleedde hij de functie van Hoofd Sectie Plannen en Program-
ma's op de Staf van de Zeemacht.

Van 1970 tot 1975 was hij als Fregatkapitein, projectleider van het programma van de 4 in België gebouwde fregatten die in 1978 in dienst werden genomen door de Zeemacht.

Daarna voerde hij gedurende 2 1/2 jaar het Commando over het Mijnenbestrijdingsflottilje aan boord van de «Zinnia». In 1976 werd hij benoemd tot Kapitein-ter-Zee.

In 1977 werd hij COMOPSNV (Commando Maritieme Operaties), in welke functie hij ook Stafchef was van de NAVO-Maritieme-Bevelhebber van de BENELUX zone, COMBENECHAN met Hoofdkwartier te Den Helder.

In december 1978 werd hij Adjunkt Stafchef van de Zeemacht.

Hij werd benoemd tot Divisieadmiraal op 26 september 1980 en oefende dan de functie uit van Tweede Sous-chef van de Generale Staf, verantwoordelijk voor de secties personeel, operaties, logistiek, telecomunicaties en informatica.

In januari 1983 werd hij Militaire Vertegenwoordiger van België op het Hoofdkwartier van de NAVO te BRUSSEL.

Op 26 december 1985 werd hij bevorderd tot Vice-Admiraal.

Op 1 januari 1986 werd hij Stafchef van de Zeemacht.

Admiraal POULLET is Ordonnansofficier geweest van de Prins van LUIK en van Zijne Majesteit de Koning. Hij is nu Vleugeladjutant van de Koning.

Admiraal POULLET is gehuwd en woont sinds 1954 te BRUGGE.

Après avoir commandé, comme Capitaine de Corvette, la Base Navale d'Anvers en 1966 et 1967, il devient en 1968 Chef de la Section Plans et Programmes à l'Etat-Major de la Force Navale.

Capitaine de Frégate il assume, de 1970 à 1975, la fonction de Directeur de Projet du Programme des 4 frégates construites en Belgique et qui sont entrées en service à la Force Navale en 1978.

Puis, à bord du ZINNIA, il commande pendant deux ans et demi la flottille de lutte contre les mines. Il est nommé Capitaine de Vaisseau en 1976. Il prend alors le commandement de COMOPSNV (Commandant des Opérations Navales).

En décembre 1978, il devient Chef d'Etat-Major Adjoint de la Force Navale.

Il est nommé Amiral de Division le 26 septembre 1980 et est appelé aux fonctions de Deuxième Sous-Chef de l'Etat-Major Général, responsable des divisions personnel, opérations, logistiek, télécommunications et informatique.

En janvier 1983, il devient Représentant Militaire de la Belgique à l'OTAN à Bruxelles.

Promu Vice-Amiral le 26 décembre 1985, il prend les fonctions de chef d'Etat-Major de la Force Navale le 1 janvier 1986.

L'Amiral POULLET a été Officier d'Ordonnance du Prince de Liège puis de Sa Majesté le Roi. Il est actuellement Aide de Camp du Roi.

L'Amiral POULLET est marié et habite à Bruges depuis 1954.



Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht

Association d'entraide de la Force Navale

Royale gift voor Hulpbetoon

Naar jaarlijkse gewoonte mocht de Commandant van de Westdiep een check in ontvangst nemen van de Heer Burgemeester van Sint-Niklaas, bestemd voor de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht. Het was Kapitein ter Zee C. Jacobs, die in zijn functie van beheerder van de Vereniging, deze royale gift aanvaardde.

L'Association d'Entraide reçoit don royal

Comme chaque année, le Commandant du Westdiep a reçu un cheque du Bourgmestre de Sint-Niklaas, destiné à l'Association d'Entraide de la Force Navale. En sa fonction d'Administrateur de l'Association, le Capitaine de Vaisseau C. Jacobs a accepté ce don royal.



INFO RESERVE

IN MEMORIAM LE CPF hre ROGER PLANCHAR



Volontaire de guerre et personnalité charismatique

Le Capitaine de frégate hre Roger Planchar, né à Namur le 5 janvier 1925, est décédé inopinément à Anvers le 11 septembre 1989. Avec lui disparaît une figure de proue du monde des officiers de réserve de la Force Navale qui fut officier d'active dans l'immédiat après-guerre. Un officier et un patriote exemplaire.

Fils d'un officier d'infanterie, Roger portait de naissance, au plus profond de lui-même, la fibre patriotique et le goût de servir. Il en prouva la qualité exceptionnelle dès son plus jeune âge. Au cours de l'occupation 40/45, comme toute âme bien née, il fut aux heures du péril sournois, un résistant acharné à servir son pays, dans les rangs de l'Armée Secrète, où l'appelaient ses origines familiales. Il révéla d'emblée un courage sans faille et une intelligente témérité.

Mais ce terrien portait en lui la passion de la mer. En septembre 1944, la libération allait lui permettre de rejoindre la marine militaire. La guerre, qui ne s'acheva sur le vieux continent que le 8 mai 1945, n'était pas terminée. Roger, après avoir été cadet du Corps des cadets de la marine (dont s'occupe aujourd'hui le CPV hre Liénard), s'engagea comme volontaire de guerre dans la section belge de la Royal Navy.

C'était l'époque glorieuse du commodore Timmermans et du commodore Robijns, mais aussi le temps de tous les dangers. Les estuaires des fleuves et l'accès des ports, étaient encore menacés par les mines perfides. Par ailleurs, les U-boten de l'amiral Doenitz n'avaient pas encore tiré leur dernière torpille.

Le volontaire Planchar, dans l'exaltation du moment, ne prit pas les choses à la légère: il suivit les cours de l'Ecole Supérieure de navigation à Anvers et en sortit nanti du diplôme d'officier au long cours. C'est muni de ce précieux parchemin qu'il fit partie du personnel naviguant de la Force Navale et devint officier à bord de frégates et de dragueurs de mines jusqu'en 1952.

Les circonstances de la vie l'amènèrent à passer ensuite dans le cadre de réserve. C'était l'année où de nouveaux dragueurs modernisèrent la Force navale. (Un arrêté du Régent du 30 mars 1946 avait transformé la section belge de la Royal Navy en Force Navale, et celle-ci était passée trois ans plus tard en 1949, du Ministère des communications au Ministère de la Défense Nationale.)

Les impératifs de l'existence n'éloignèrent que partiellement Roger Planchar de la Marine. Demeuré fidèle au cadre de réserve, il y déploya une ardeur et un dévouement qui lui valurent des promotions successives. Il finit par accéder au grade de capitaine de frégate et commanda pendant 7 ans l'escadrille des dragueurs de mines de réserve,

à partir de la base de Kallo, y consacrant ses loisirs et ses week ends.

Et ce n'était pas là, la seule facette de cette attachante personnalité au dynamisme incontestable. Elle présida également les destinées de l'Association Nationale des officiers de réserve de la Force Navale, à laquelle Planchar donna un essor considérable. Ecrivain, il fit preuve d'une activité spécifique de chroniqueur maritime dans les colonnes du «Lloyd Anversois» et de divers quotidiens et revues. Ses connaissances du Droit de la Mer et de la juridiction des espaces maritimes y furent appréciées par tous les initiés.

Cet homme éclectique était aussi littérateur, membre de l'Association des Ecrivains de Langue Française (Mer & outre-Mer-Paris) membre adhérent de l'Association des Ecrivains Belges de langue française. Il est l'auteur de «Promenades au bord de la guerre» (Mémoires de 1940-45 Chez Dricot à Liège-1980); du remarquable ouvrage «La guerre du bout du monde-Iles Falkland 1982 (-Histoire de la guerre des Malouines chez Denoël à Paris en 1983); «Les Anges Gardiens des Bords de Flandre» (Belgian Glory) aux Editions Nieuwsblad van de Kust à Ostende 1988. Le vice amiral vicomte E. Poulet, aide de camp du Roi et chef d'EMFA en écrivit l'émouvante préface. Roger Planchar, président d'honneur de l'Association des OR de la FA était aussi administrateur de la Société Royale Amicale des Officiers des Campagnes, 14/18-40/45 section d'Anvers (AOC)

Lt. Colonel hre Paul EYGENRAAM 1er Vice président national de l'AOC/VOV

KAPITEIN TER ZEE O.R. J.C. BÖTING



Kapitein lange omvaart
Kapitein-ter-Zee o.r.

Oorlogsvrijwilliger 1940-1945 bij de Royal Navy
Vereerd met talrijke Belgische en buitenlandse eretekens waaronder:

Commandeur in de Leopold II Orde
Oorlogskruis 1940-1945 met palm & Bronzen Leeuw
Atlantic Star

In de goedgevulde archiefdozen van onze redactie vonden we geen biografie terug van wijlen Kapitein-ter-Zee J.-C. Böting, in zover we ons herinneren heeft hij deze biografie «vergeten» op te sturen ... bescheidenheid was inderdaad één van de vele verdiensten van de overledene!

Wij weten dat hij zich begin 1941 aanbood in «Royal Arthur», waar men hem de graad van Luitenant-ter-Zee toekende, toen men vernam dat hij Kapitein ter lange omvaart was. Hij diende als verbindingsofficier a/b van HMS GODETIA samen met Divisieadmiraal (b.d.) L. Lurquin. Later bij de oprichting van onze Zeemacht was hij als oud-verbindingsofficier bij de Royal Navy de oprichter van het Departement Verbindingen bij de Zeemacht, wijlen Oppermeester «Chief Louis Van Acker» was daarbij zijn medewerker.

Commandant Böting - zo getuigt Divisieadmiraal L. Lurquin - was een rechtschapen en onberispelijk mens, een

harde werker. Op zee was hij kalm in alle omstandigheden, een echte gentleman, waarvoor we in de Zeemacht allemaal respect hadden, dat soort officier die men niet zo vlug vergeet!

Wat wij meer dan volmondig beamen. In onze functie op de redactie van Neptunus, maar ook bij de v.z.w. Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, hadden we nog zeer vele contacten met Commandant Böting, hij was, zoals Divisieadmiraal L. Lurquin schreef - een heel bijzonder mens, gewetensvol, voorbeeldig en nog zoveel meer, ongewild gaan onze gedachten naar Admiraal Poskin... ik zou zeggen dat ze van hetzelfde hout gesneden waren.

Aan Mevrouw Böting-De Booserie, voor wie hij toch altijd zo bezorgd was en aan Yves Böting, zijn zoon, ook reserveofficier van onze Zeemacht, en aan zijn kleinkinderen Carl; Emmanuel; Christoph en Frédéric, biedt de redactie van Neptunus, haar zeer oprechte deelneming aan.

E.V.H.



BEVELSOVERDRACHT... BIJ DE IBIS

Op 1 september jl., verliet Directeur Hubert Caestecker, het Koninklijk Werk IBIS, om met - meer dan verdiende - rust te gaan. Kapitein ter lange omvaart Caestecker is ruim 30 jaar - heel precies 30 jaar en vier maanden directeur van deze school geweest.

In 1968 had ik het genoegen een nogal uitgebreide reportage te schrijven over dit prachtig werk, de toenmalige hoofdredacteur van ons tijdschrift, vond dit echter van het goede teveel, en het reeds in tweede drukproef gezette artikel werd eenvoudig weg in twee gescheurd - zo ging het dan in 1968 - het resterende gedeelte vindt men terug in het nr. 4 van deze jaargang.

Als Hubert Caestecker op 1 september 1989 met pensioen ging was hij precies 30 jaar en vier maanden directeur van het Koninklijk Werk Ibis. In al die tijd is er uiteraard veel veranderd. Zo'n 120 miljoen frank werd uitgegeven aan de aankoop van gronden, nieuwbouw en de moderniseringswerken van de gebouwen. Daarvan droeg de overheid bij tot 60% van de kosten maar er bleven toch nog altijd 40% ten laste van het Koninklijk Werk en dat is niet niets: 48 miljoen frank.

Welnu, al die tijd, toonde Hubert Caestecker zich niet alleen een goede directeur maar eveneens een uitstekende fondsenverzamelaar... Hij bracht het zo goed voor mekaar dat op vandaag het Koninklijk Werk Ibis niet gebukt

Mevrouw en oud-directeur Hubert Caestecker en de nieuwe directeur Philippe BUYSENS (foto Bouckaert)



gaat onder schuldenlast, integendeel.

Toen Hubert Caestecker op 1 mei 1959, op 31-jarige leeftijd, van waterschout overstapte naar directeur van het Koninklijk Werk Ibis, telde de school voor jonge vissers 16 personeelsleden. Nu zijn er dat 47 en vanaf 1 september zal dat getal de 50 overschrijden, daar de directeur een zestal aanvragen ontvangen heeft voor loopbaanonderbreking.

Op minder dan dertig jaar is het personeel bijgevolg van 16 naar 47 gestegen, alhoewel het aantal leerlingen steeds ongewijzigd gebleven is, zowat 95. Dat maar om te zeggen dat de nieuwe directeur het in de eerste jaren, die volgden op het vertrek van zijn voorganger directeur David, niet onder de markt gehad heeft.

Onvoldoende personeel en onvoldoende financiële middelen.

Hubert Caestecker had zijn nieuwe opdracht aanvaard op voorwaarde dat hij over de nodige financiën kon beschikken. Ook op onderwijsgebied diende veel verbeterd, want de visserijafdeling was onvoldoende gestructureerd.

Bij de aanwerving van nieuw personeel werden steeds hogere eisen gesteld; kinderen van 6 jaar of jonge lui van pakweg 19 à 20 jaar dienen op een ander manier benaderd.

Vier leeftijdsgroepen

De jongens die zich in de school bevinden werden verdeeld in vier leeftijdsgroepen: de «jantjes», de «maats», de «lavers» en de «cadetten».

Alle leerlingen komen niet noodzakelijk uit visserijmiddens. Ook zijn er sedert een paar jaar vreemdelingen, o.a. uit de Philippijnen, Thailand en zelfs een 8-jarige Iranes. Allen zijn kinderen van politieke vluchtelingen. De buitenlanders maken zowat 6% uit van de Ibis-bevolking, die steeds rond de 85 draait.

Er zijn ieder jaar meer aanvragen dan er plaatsen beschikbaar zijn, zodat de raad van bestuur de ondankbare taak heeft een selectie door te voeren en een aantal kandidaten te weigeren.

De school is geconcipeerd voor maximum 100 leerlingen en dit getal zal, hoe dan ook, nooit overschreden worden.

Nieuwe behuizing

Het was duidelijk dat het gebouw, dat dateert van 1923, niet meer beantwoordde aan de huidige vereisten; jarenlang verbleven de kostgangers in noodlokalen; allen sliepen ze nog in dezelfde slaapzaal.

Er werd optie genomen op verschillende nog beschikbare gronden in de stad. Uiteindelijk viel de keus op de gronden aan de Taboralaan, rechtover het Vissershuis «Godtschalk».

Een volledig nieuw gebouw zou er opgetrokken worden; de kosten werden geraamd op 160 miljoen frank, waarvan 40% te dragen door Ibis zelf, d.i. 64 miljoen frank, zonder de eventuele supplementen.

«Deze last kon ons paard niet trekken», zegt directeur Caestecker, niettegenstaande de vrij belangrijke bedragen die ik ondertussen van verscheidene zijden had binnengehaald. Er werd derhalve beslist af te zien van volledig nieuwbouw.

Drie fazen

Toen Vice-Admiraal Vlieger Schlim, na eerder reeds deel uitgemaakt te hebben van de raad van bestuur, op 27 mei 1981 voorzitter werd, verbond hij eraan twee voorwaarden, de accommodatie voor de kostgangers moest verbeterd worden en de diploma's in het zeevissersrijonderwijs moesten gevaloriseerd worden. Beide voorwaarden zijn er vandaag vervuld. Na drie jaar bekomen de leerlingen een diploma van lager secundair onderwijs; na vier jaar van aspirant-schipper.

Vice-Admiraal Vlieger (b.d.), Voorzitter van de Raad van Beheer tijdens zijn opgemerkte toespraak, waarbij hij hulde bracht aan uit-tredend directeur en Mevrouw Caestecker (foto Bouckaert).



Wat de nieuwbouw betreft werd geopteerd om in fazen te werken. Er zou op gronden, palend aan de Ibischool, maar die eerst moesten aangekocht worden, een nieuwe «verblijfsinstelling» gebouwd worden met slaapgelegenheid voor de jongens, een eetzaal, de nodige sanitaire voorzieningen en de administratie. De werken startten in 1983 en het gebouw werd officieel in gebruik genomen op 1 september 1985.

De werken werden voor 60% betoelaagd door de Vlaamse Gemeenschap waarvan het Kon. Werk Ibis thans afhangt en voor 40% door Ibis zelf. «Ik ben gelukkig te kunnen meedelen», zegt de directeur, «dat alles betaald is»!

Palend aan de Ibischool was er, aan de Prinses Elisabethlaan 8, een wijksschooltje van de Zusters van Kortemark die, bij gebrek aan kleuters, leeg stond. Ibis kocht dat wijksschooltje aan, verbouwde en moderniseerde het om er twee klassen in onder te brengen. Dat was de tweede fase.

De vrijgekomen ruimte in het oud gebouw werd volledig wederingericht; alleen de buitenmuren zijn blijven staan. De vroegere slaapzaal werd een studielokaal plus drie klassen; de keuken en de refter werden een leefkamer voor de lavers en de cadetten, die andere leefgewoonten hebben dan de jantjes en de maats.

Tijdens de weekends trekken de meeste Ibisjongens naar hun ouders of familie. Voor hen die blijven wordt er voor afwisselende animatie gezorgd.

Op 8 september jl., had de afscheidsplechtigheid plaats van Directeur Castecker.

Het was Vice-Admiraal Vlieger (b.d.) A. Schlim, Adviseur van Prins Laurent en voorzitter van het Koninklijk Werk Ibis, die de plechtigheid voorzat en namens de Raad van Beheer, de algemene vergadering; de oud-leerlingen; de leerlingen en het personeel een meer dan verdiende hulde bracht aan de heer Caestecker en zijn lieve echtgenote.

Tijdens de plechtigheid werd ook dhr. Buysens, de nieuwe directeur voorgesteld. De familie Buysens, en hier denken we speciaal aan de voormalige Havenkapitein van Antwerpen, zijn natuurlijk niet vreemd aan onze Zeemacht. Voor onze lezers geven we hier een korte levensbeschrijving van de nieuwe directeur.

Curriculum Vitae

Naam: BUYSENS

Voornamen: PHILIPPE, Jules, Edouard

Geboortedatum: 22 december 1955

Geboorteplaats: Wilrijk

Burgerlijke stand: Gehuwd met VAN OPPENS Yolande sinds 6 september 1985

Kinderen: Dochterje Laurence 15 maanden

Familiale omgeving: Oudste van vijf kinderen: een broer en drie geadopteerde zusters nl. twee Koreaanse en een Indische.

Vader was zeevarende van 1942 tot 1955.

Hij was werkzaam in de Havenkapiteindienst te Antwerpen met als functie Havencommandant.

Studies: Humaniora aan het St. Jan Berchmans College te Antwerpen in de afdeling Latijn - Wetenschappen.

Rijksuniversitair Centrum Antwerpen: een jaar Wiskunde ter voorbereiding HZVSA.

Hogere Zeevaartschool te Antwerpen:

— uitgekomen als Aspirant Officier oktober 1980

— Brevet Eerste Luitenant ter Lange Omvaart behaald in oktober 1985

— Licentiaat in de Nautische Wetenschappen 1985

Thesis: «De beperking van de aansprakelijkheid van de Eigenaar van Zeeschepen in de Belgische Wetgeving en Rechtspraak.

De licentie wordt uitgereikt na het behalen van het Brevet van Kapitein ter Lange Omvaart.

— Brevet van Kapitein ter Lange Omvaart: geslaagd in de examens van juni 1988. Vaartijd behaald in januari 1989.

Talen: spreekt en schrijft vloeiend Nederlands, Frans en Engels: parate kennis van Duits. Practische kennis van het Spaans.

Sporten: Judo, karate, valschermspringen, waterski en surfen. Deze activiteiten werden om beroepsredenen fel verminderd.

Leidinggevende activiteiten: Praeses HZVSA

Coordinator van de acties tot bekomen van de Licentie

Nautische Wetenschappen

Wachtoverste Koopvaardij.

Organisator stages valschermspringen.

Ondertussen is de nieuwe directeur al een drietal maanden aan de slag en reeds helemaal «ingeburgerd». Wij wensen hem veel geluk toe en aan mevrouw Buysens, wensen we eerstdaags... een flinke zoon!

EVH

(*) Wij danken dhr. Roger Deplanck voor de toelating heel wat informatie uit een door hem geschreven artikel in Het Volk te putten.



RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT «MAINTENANT»

par versement/virement de 400,- Fr sur notre compte en banque
n° 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Oostende.

Vous pouvez également prendre un abonnement de soutien de
600,- Fr, ce qui correspond au prix de revient réel de la revue, ou
mieux encore... un abonnement d'honneur à 850,- Fr.

CECI EST LE DEUXIEME NUMERO DE LA 34ième ANNEE





Monsieur E.A. van Haverbeke
Rédacteur en Chef de «Neptunus».

Cher Monsieur,

A la page 70 de votre revue de juillet je tombe en arrêt sur les «Nouvelles de l'Ondine».

A l'époque bien lointaine j'étais l'architecte naval de Boelwerf et leur Directeur technique qui avait conçu et construit le «Zénobe Gramme». Le premier commandant de ce petit navire était le 1 LV. P. Benoit qui a assisté au voyage d'essais et à la mise en service de cette unité.

Inutile de vous dire les bons moments passés ensemble avec Le Cdt Benoit, non seulement sur le plan purement professionnel, mais aussi sur le plan purement amical par la suite.

Je pourrais en dire long: le Cdt Benoit pensait à un certain moment enrichir ses connaissances nautiques en poursuivant ses études à l'Ecole Supérieure de Navigation à Anvers, où j'avais été professeur à la Section Nautique, avant ma mutation en 1937 chez Boelwerf. - Le Cdt Benoit réussit à passer les examens théoriques de Capitaine au long cours à la dite école... mais il lui manquait un an de navigation sur son carnet de la Merchant Navy. ! Hélas, il ne pût obtenir de son Chef hiérarchique à la F.N. la licence «d'un an de congé sans solde», alors qu'il aurait pu naviguer un an comme premier officier à la C.M.B. - C'est la vie...

Et qu'ai je pu constater aujourd'hui, après tant d'années de contact interrompu? - C'est l'article relatif à «l'ONDINE»! Non seulement ce trop bref récit d'un couple de cir-

conavigateurs appareillé sur l'«ONDINE» m'a fortement ému, mais surtout l'extraordinaire aventure qu'ils ont menée à bien *nous prouve qu'il y a toujours de vrais marins à notre F.N.* - Pouvez vous me procurer la plus récente adresse de Monsieur et Madame Benoit?

Je voudrais tant leur dire que les instants passés jadis ensemble furent pour moi une des périodes heureuses de ma vie professionnelle. - Un cordial merci d'avance.

Une anecdote piquante pour terminer:

Le voyage d'essais du «Zénobe Gramme», le Commodore Robyns à bord! A la nuit tombante nous mîmes sous voile au large de Cadzand et je proposai au Commodore de faire escale pour la nuit, soit à Zeebrugge, soit à Ostende.

Mal m'en a pris, car il déclina ma proposition, craignant vis-à-vis de la presse de faire piètre figure avec ce nouveau -né qui n'avait selon lui, pas assez fait ses preuves.

- J'avais prévu le coup et lui répliquai sans hésiter, «alors retournons à Flessingue». - Il acquiesça, nous fîmes immédiatement un virement de bord et *ce fût Flessingue* - quai de la Base navale néerlandaise... où *le Schout - bij - Nacht nous attendait*, alerté la veille par son Officier de Garde... et nous reçut avec tous les honneurs dus à notre pavillon.

- L'explication est simple; prévoyant le coup, j'avais rendu visite la veille en voiture à la Base néerlandaise, me faisant passer pour l'officier FN. «en civil» chargé du voyage d'essais. Le coup porta et le Cdre R. ne se douta de rien!

F. Van Dycke.

EEN UITSCHIETER IN DE GRAFISCHE INDUSTRIE.



Drukkerij Goekint p.v.b.a.
Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01
Tijschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

ALGERINES ASSOCIATION

(Recognised by the Royal Navy)

Secretary
J.F. Williams
395 Lytham Road,
Blackpool FY4 1EB
Tel. (0253) 44157
England

President: Commander H.L. Jenkins, O.B.E., D.S.C., R.N. (ret.)
Vice Presidents: The Commodore Minor War Vessels and Minewarfare
The Commanding Officer HMS BRAVE
The Commanding Officer HMS ONYX



DID YOU SERVE IN AN ALGERINE?

yes? THEN WHY NOT JOIN YOUR OLD SHIPMATES IN THE ASSOCIATION
SPECIALLY MADE FOR **YOU!**

Amongst the more than 500 members who have joined the Association since it was established in 1985, there are many from Overseas, Canada, South Africa, Malta, Australia, New Zealand, Spain etc. In particular there are some who served in the BELGIAN NAVY in the ex-British and Canadian Algerines...

DE BROUWER ☐ G. LECOINTE ☐ DE MOOR ☐ J. VAN HAVERBEKE ☐ A.F. DUFOUR
A. de GERLACHE

The Association welcomes all who served in any of the above Algerines.

There is a Quaterly Newsletter «THE SWEEPER» sent to all members...

A Full list of all members is issued so that you can contact old shipmates...

A Reunion is held annually (and there is no reason why the Belgian members should'nt hold their own as well)....

FOR FULL DETAILS OF MEMBERSHIP... CONTACT

Pierre Latinis, Avenue des Ducs 178, B-1970 Wesembeeck-Ophem - Belgium
Richard Fouquet, Floralaan 2, 8400 Oostende

BOELWERF



IN VOLLE BEDRIJVGHEID

Temse en Hoboken

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9020 GENT
(langscheen het kanaal Gent-Terneuzen)



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJFWERK

Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Tel. werf
(091)45.04.01
Telefax (091)45.99.81

Droogdokken
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. droogdok
(091)53.15.11

Na kantoortijd:

(091)28.15.34 (P. Wijnakker)
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)
(091)45.04.72 (G. Rijckaert)

Voor alles wat betreft:

- ☆ navigatie ☆ communicatie ☆
- ☆ automatisatie ☆ marine ☆

INES
NV SA

**MARINE
SYSTEMS**

2610 ANTWERPEN, Terbakenhofdreef 54
☎ 03/828.10.32, Fax 03/828.16.06, Telex 31895
8380 ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 1
☎ 050/54.47.55, Fax 050/54.57.12
8400 OOSTENDE, Hendrik Baalskaai 17
☎ 059/32.34.01, Fax 059/54.57.12

Zee-, Kust- en Binnenvaart

Visserij

Jachting

NEPTUNUS

boutique neptunus

neptunus winkeltje



Moderne T-SHIRT Zeemacht - Force Navale,
verkrijgbaar in 3 maten: Small, Medium, Large,
Prijs: 350,- Fr. + 30,- Fr. portkosten.

T-SHIRT Force Navale - Zeemacht
peut être obtenue en 3 tailles: Small, Medium,
Large
Prix: 350,- Fr. + 30,- Fr. frais d'envoi

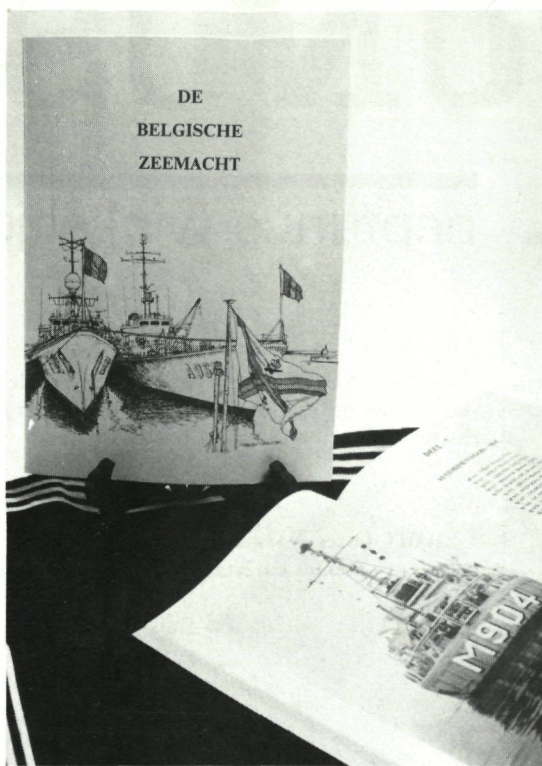
**AANSTEKER
BRIQUET**

60,- Fr.

+ 30,- Fr. verzendingskosten

+ 30,- Fr. verzendingskosten





G. SCHOONVAERE

De Belgische Zeemacht,

172 bladzijden boordevol zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 fr. + 40 fr. portkosten *enkel* door *gekruiste check*.

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.

Hebt U reeds een « Zeemachtdas » ?

Voor slechts 350,- fr.
+ 30,- fr. verzendingskosten

Enkel door overschrijving/
storting voor rekening
473-6090311-30 van Neptunus.



Avez-vous déjà la « Cravate force navale » ?

Pour seulement 350,- fr.
+ 30,- fr. frais d'expédition

Le paiement se fait
uniquement par virement au
compte 473-6090311-30
de Neptunus.



NIEUW - NOUVEAU - NIEUW - NOUVEAU

De «Bal Cap» - Le «Bal Cap»

Prijs - Prix: 300,- fr. + 30,- fr. port

De «T-shirt» (3 kleuren) - Le «T-shirt» (3 couleurs)

Prijs - Prix: 350,- fr. + 30,- fr. port

De Strandzak - Le sac de plage

Prijs - Prix: 100,- fr. + 30,- fr. port

VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOS COMMANDES
Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 400 fr. + 30 fr. portkosten.



FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancras de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 400 F + frais d'expédition 30 F.



NAVY MASCOTTE

SLECHTS
500,- F

+ portkosten 30,- F

NAVY MASCOTTE

SEULEMENT
500,- F

+ frais de port 30,- F



TEGEL ZEEMACHT

Faïencetegel met wapenschild van de Zeemacht
verkrijgbaar bij Neptunus

Prijs: 120,- fr. B.T.W. inbegrepen.
Wordt niet verstuurd per post.

CARREAU FORCE NAVALE

Ce magnifique carreau en véritable Faïence avec
emblème de la Force Navale peut être obtenu à
Neptunus.

Prix: 120,- fr. T.V.A. comprise.
Ne sera pas envoyé par la poste.





«T-SHIRT»

Deze prachtige «T-SHIRT» is te bekomen in 4 maten.

Prijs: 300,- fr., inclusief B.T.W.

Verzendingskosten: 30,- fr.

«T-SHIRT»

Cet élégant «T-SHIRT» peut être obtenu en 4 tailles.

Prix: 300,- fr., T.V.A. incluse.

Frais d'expédition: 30,- fr.

★

«MY DADDY IS IN THE NAVY»

Cet élégant T-SHIRT «BELGIAN NAVY» peut être obtenu en trois tailles: Extra Small, Small, Medium.

Prix: 300,- fr., T.V.A. incluse.

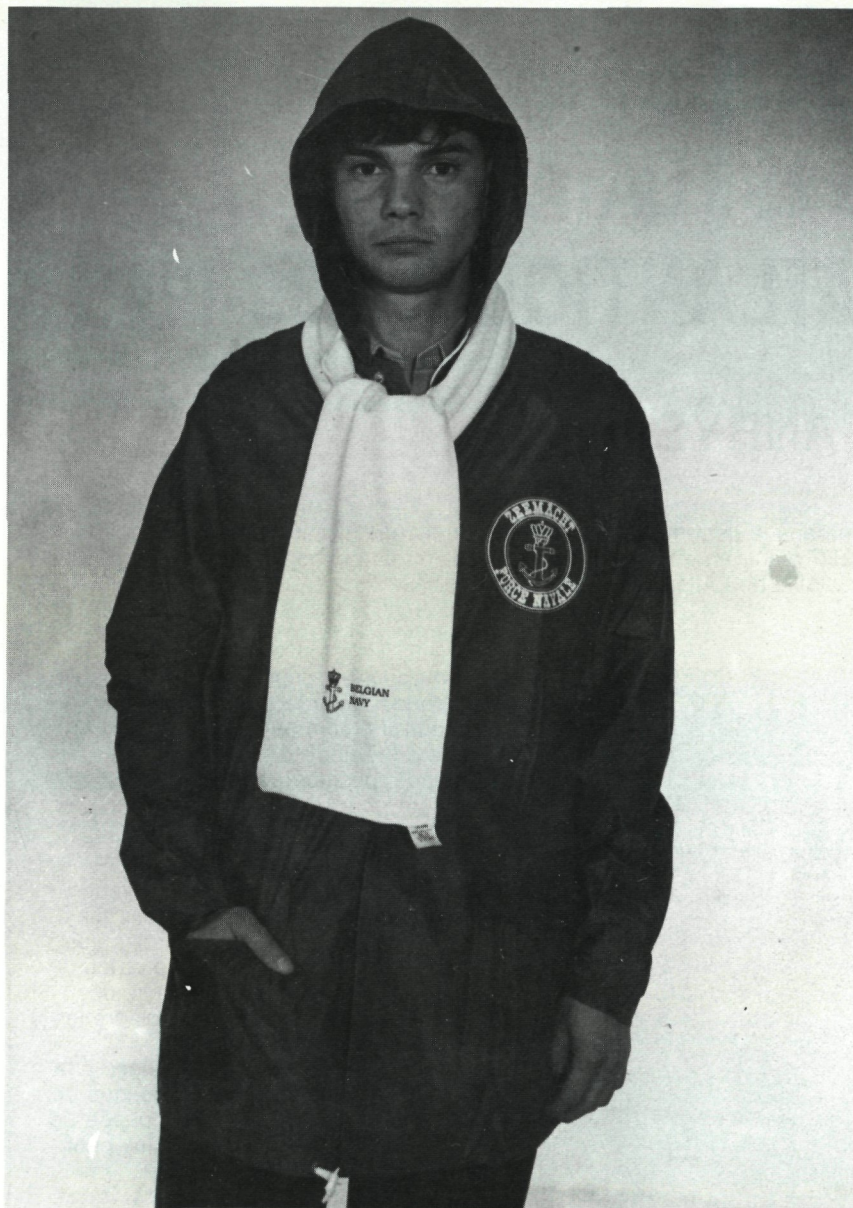
Frais d'expédition: 30,- fr.

Deze modieuze T-SHIRT «BELGIAN NAVY» is te bekomen in drie maten: Extra Small, Small, Medium.

Prijs: 300,- fr., inclusief B.T.W.

Verzendingskosten: 30,- fr.





Witte sjaal (100% katoen) met blauwe opdruk Belgian Navy.
 Prijs: 200,- fr. + 30,- fr. portkosten.

Echarpe blanche (100% coton) avec impression bleue Belgian Navy.
 Prix: 200,- fr. + 30,- fr. frais d'envoi.

NIEUW - NOUVEAU - NIEUW - NOUVEAU

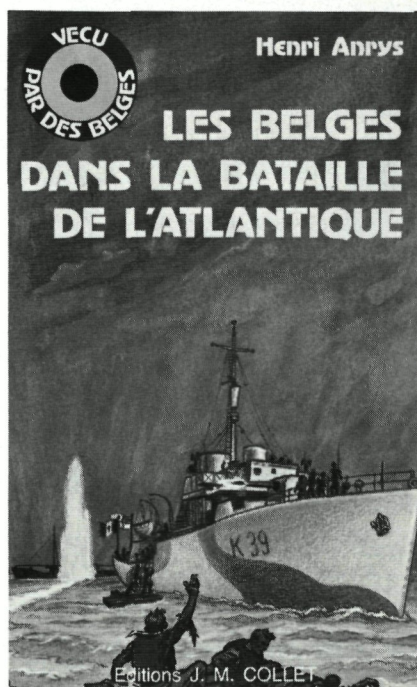
Blaauwe regenjas (100% PVC) met witte opdruk ZM/FN.
 Verkrijgbaar in Small - Medium - Large - X-large.
 Prijs: 275,- fr. + 30,- fr. portkosten

Imperméable bleu (100% PVC) avec impression blanche ZM/FN.
 En vente en Small - Medium - Large - X-large.
 Prix: 275,- fr. + 30,- fr. frais d'envoi.

LES BELGES DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE 1939-1945

HENRI ANRYS

Grande première dans le petit monde de l'édition du livre d'Histoire belge !
La maison COLLET vient, en effet, de publier en édition de poche et à grand tirage, «les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de Henri ANRYS.



Ainsi, on peut espérer que le grand public belge pourra, pour la première fois et, surtout, pour une somme modique (130 frs), accéder à l'Histoire de tous ses marins - marchands, pêcheurs ou militaires - durant la dernière guerre.

«En 225 pages, nous confie Hervé GERARD, directeur de la Collection «Vécu par les Belges», Henri ANRYS nous fait revivre la grande épopée des marins qui, spontanément, mirent leur navire et leur expérience au service de leur pays, dès l'aube de la guerre, avant de rejoindre les rangs de la Flotte anglaise».

Il y fait, on peut le dire, une synthèse à la fois minutieuse, précise et anecdotique de l'action des marins belges entrecoupée de témoignages de vie puisés dans les publications de l'époque.

Tout y est abordé: Duinkerque, les chalutiers-navires de guerre, la section belge de la Royal Navy, les marins marchands, les canonnières DEMS,...

Nul doute que la large diffusion de cet ouvrage contribuera au prestige de la Marine et des marins belges!

«Les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de H. ANRYS est publié par les éditions COLLET et distribué à la Force Navale par les éd. Neptunus a.s.b.l. B.P. 17, 8400 Oostende.

130,- F (frais de port 30,- F)

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.

NIEUW

Hier zijn ze terug!

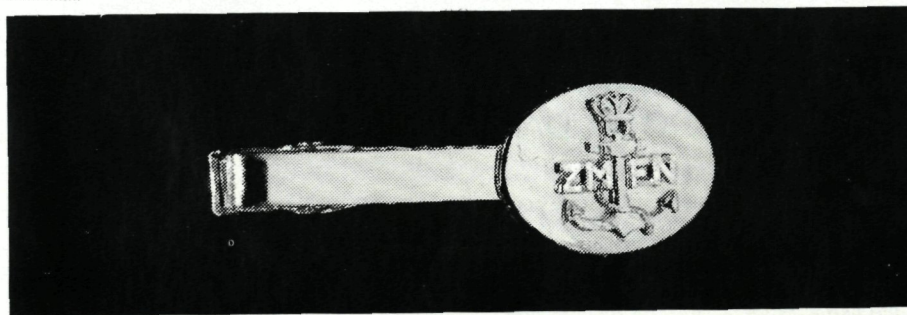
Dasspeld aan 250 fr + 30 fr portkosten

Manchetteknopen aan 400 fr + 30 fr portkosten

NOUVEAU

Epingle à cravate: 250 fr + 30 fr frais d'envoi

Boutons de manchette: 400 fr + 30 fr frais d'envoi



PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 30 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten???



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES

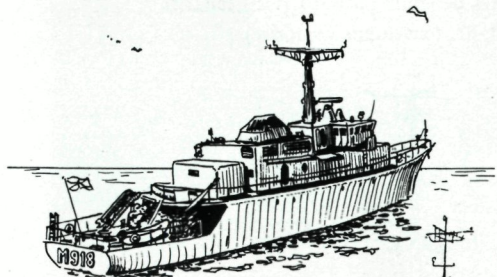
Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie.

Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

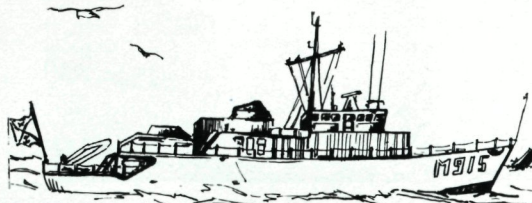
Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 30 F de frais de port.

wenskaarten

cartes de vœux

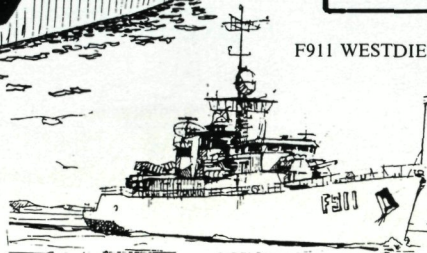


M918 DIANTHUS

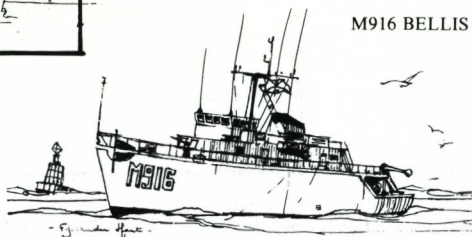


M915 ASTER

F911 WESTDIEP



M916 BELLIS



A962 BELGICA



Prachtige wenskaarten
omslag inbegrepen : 20,-BF
Portkosten :
tot 5 wenskaarten 11,-BF
20 wenskaarten 14,-BF
40 wenskaarten 30,-BF

Magnifique carte de vœux
envelope comprise : 20,-FB
Frais d'envoi :
jusqu'à 5 cartes 11,-FB
20 cartes 14,-FB
40 cartes 30,-FB



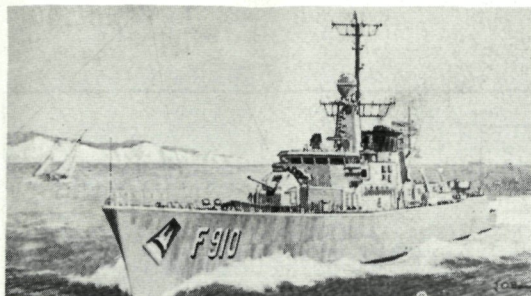
M917 CROCUS

M919 FUCHSIA



M920 IRIS

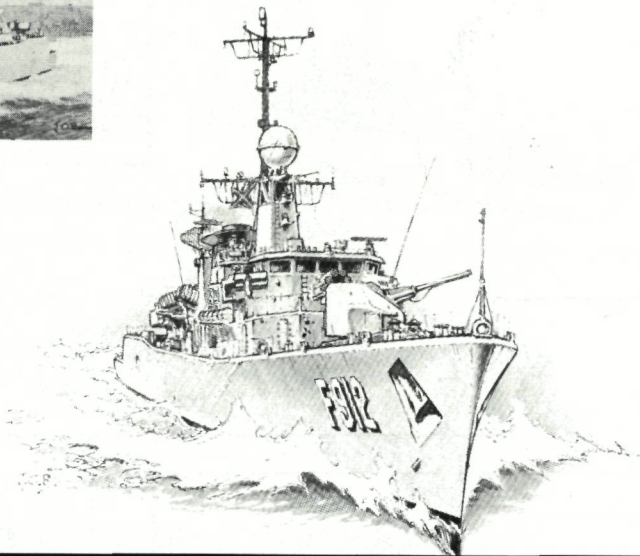
cartes de vœux



wenskaarten

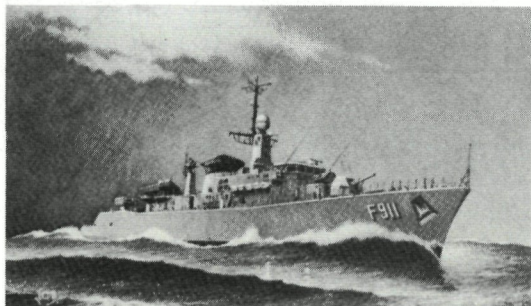
Wenskaarten van de F910 WIELINGEN
aan 20,-Fr. (omslag inbegrepen)

Cartes de vœux du F910 WIELINGEN
à 20,-Fr. (enveloppe comprise)



Prachtige wenskaarten in pastelkleuren van de
F912 WANDELAAR
prijs: 20,-Fr. (omslag inbegrepen)

Magnifique carte de vœux du
F912 WANDELAAR
prix: 20,-Fr. (enveloppe comprise)



Cartes de vœux du F911 WESTDIEP
à 20,-Fr. (enveloppe comprise)

Wenskaarten van de F911 WESTDIEP
aan 20,-Fr. (omslag inbegrepen)

Frais d'envoi:
(pour les cartes de vœux du F912 Wandelaar)

jusqu'à 3 cartes 11,-fr.
jusqu'à 8 cartes 14,-fr.
jusqu'à 18 cartes 30,-fr.

Portkosten:
(voor wenskaarten van de F912 Wandelaar)

tot 3 wenskaarten 11,-fr.
tot 8 wenskaarten 14,-fr.
tot 18 wenskaarten 30,-fr.

Portkosten:
(voor wenskaarten F910 Wielingen en
F911 Westdiep)

tot 5 wenskaarten 11,-fr.
tot 10 wenskaarten 14,-fr.
tot 20 wenskaarten 30,-fr.
tot 25 wenskaarten 30,-fr.

Frais d'envoi:
(des cartes de vœux du F910 Wielingen et du
F911 Westdiep)

jusqu'à 5 cartes 11,-fr.
jusqu'à 10 cartes 14,-fr.
jusqu'à 25 cartes 30,-fr.

Z.M. BRIEFHOUDER

PORTE-FEUILLE F.N.

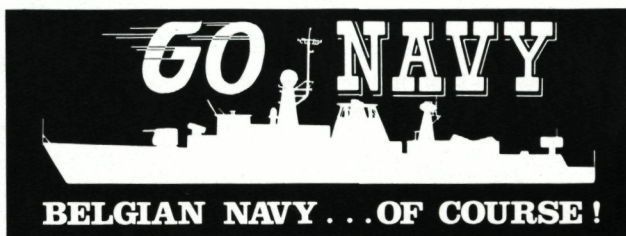


Briefhouder in simili-leder, Belgian Navy (aangepast aan nieuwe identiteitskaart).
Prijs: 150,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 30,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir Belgian Navy.
Prix: 150,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 30,- Fr.

ZELFKLEVER

25 F
Portkosten 13 F



AUTO-COLLANT

25 F
Frais de port 13 F

AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoires de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc.
Format réel 8 x 9 cm.
Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 25 F + 13 frais de port.



ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 25 fr. + 13 fr. portkosten.

VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOUS COMMANDES Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus

WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor alle schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje.

Prijs: 600,-fr. B.T.W. inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen. Leveringstermijn: 5 weken.

EMBLEMES

Une série d'emblèmes - pratiquement pour tous les navires - excécuté par l'artiste Ostendais Michiels, en céramique de quatre ou cinq couleurs sont disponible à Neptunus. Chaque armoirie fut approuvée par la Commission Héraldique de la Force Navale et constitue une pièce de collection.

Prix: 600,-fr. T.V.A. comprise.

Vue la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi. Délai de livraison: 5 semaines.



Sleutelhanger Belgian Navy

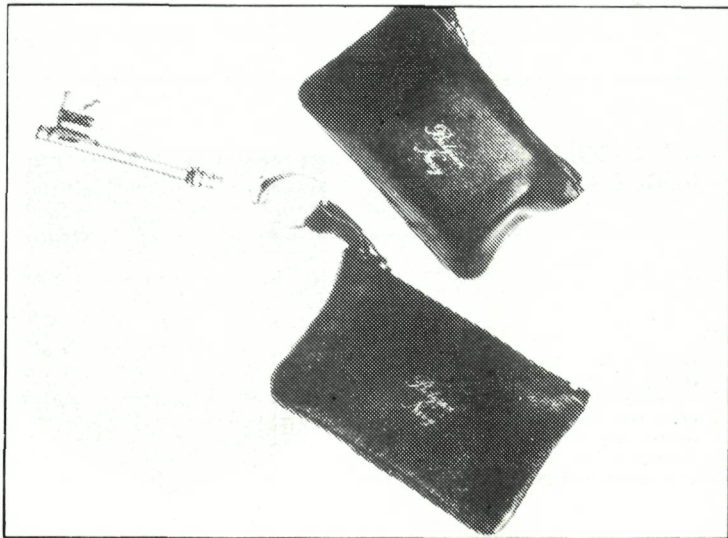
met portemonnaie in fijn leder:

Prijs: 60 B.Fr. +
30 B. Fr. portkosten

Prte-clefs Belgian Navy

avec porte-monnaie en cuir fin:

Prix: 60 Fr. B. +
30 Fr. B. frais d'envoi





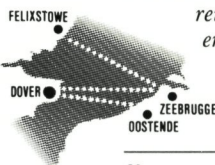
Met P&O worden zakenmensen businesspeople.

Voor zakenmensen is elke gewonnen minuut mooi meegenomen.

Wie daarom in een minimum van tijd het Kanaal wil oversteken, kiest voor P&O European Ferries. Met de supersnelle Jetfoil Oostende-Dover in 100 minuten. Tot 10 vluchten per dag, met een maximum aan comfort: klokvaste treinaansluiting, ruime parking... Aan boord wordt niets onverlet gelaten om je in alle rust te laten werken of ontspannen.

Kan je niet zonder je wagen, neem dan de Car Ferry vanuit Zeebrugge of Oostende. Tot 42 overvaarten per dag. Ook dan begint je zakenreis ontspannen.

Neem contact op met P&O European Ferries of met je reisagentschap. En zeg dat er haast bij is.



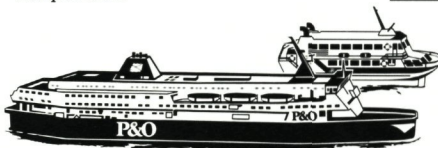
Vraag onze gratis brochure. Stuur snel deze bon duidelijk ingevuld terug naar: P&O European Ferries, Belliardstraat 30, 1040 Brussel. Tel. 02/231 1937.

Naam

Straat

Postnummer

Stad



P&O
European Ferries

EEN ONDERDEEL VAN DE P&O GROEP

Waarom het Kanaal overvaren als een cruise kan?

Ierland als extraatje: profiteer van het speciale aanbod 'gecombineerd biljet'

Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met de **werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 850,- fr.



Directeur - Directeur: R. VAN RANSBEEK, Verenigingsstraat 69, bus 12, 1000 - Brussel

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

34e jaargang - neptunus - 34e année

2

nr 222

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 70 fr. - Prix par numéro 70 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg Oostende

Copyright 1989 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Eddie Van Haverbeke, Nieuwpoortsesteenweg 20, 8400 Oostende